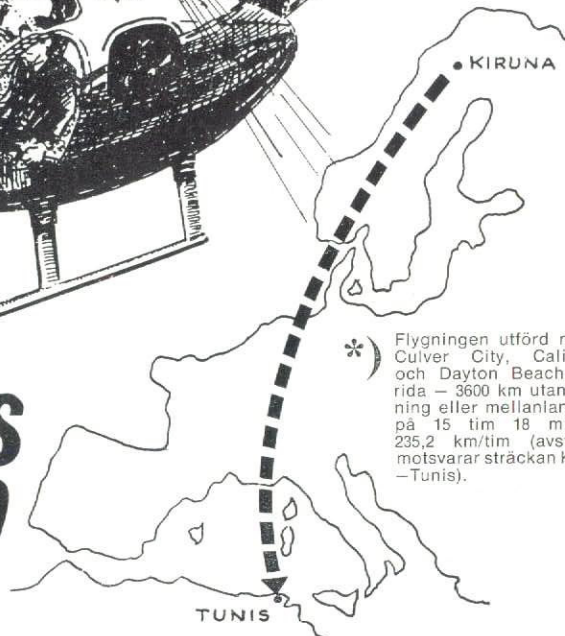


# HUGHES 500



\*) Flygningen utförd mellan Culver City, California och Daytona Beach, Florida — 3600 km utan tankning eller mellanlandning på 15 tim 18 min = 235,2 km/tim (avståndet motsvarar sträckan Kiruna — Tunis).

## \*) Distansrekordet för helikoptrar

HUGHES OH-6A innehar distansrekordet för helikoptrar, alla kategorier. Detta är bara ett av de 23 världsrekord som denna helikoptertyp erövrat.

**HUGHES OH-6A** (FAA-godkänd) Inom US Army ville man ha en lätt och snabb helikopter. Efter en lång och omfattande tävling mellan olika helikoptertyper föll valet på HUGHES OH-6A. Typens överlägsenhet ifråga om prestanda och andra egenskaper gör den väl lämpad även för civilt bruk. Helikoptern tillverkas i två civila versioner —

**HUGHES 500 DE LUXE och HUGHES 500 UTILITY**  
samt en militär version — **HUGHES 500 M**



## SAAB AKTIEBOLAG

NORRKÖPINGSAVDELNINGEN: Norrköping tel. vx 011/12 99 40

Strängnäs Tryckeri AB



NUMMER 7 · ÅRGÅNG 9 · OKTOBER 1966



## Kunde vi sätta vingarna någon annanstans?

Bland flygplantillverkarna anser Piper att ett flygplan skall vara lågvingat för bättre sikt, medan Cessna anser att ett högvingat flygplan ger bättre stabilitet.

När vi konstruerade MFI-9 valde vi en kompromiss nämligen det medel-högvingade flygplanet. Detta konstruktionssätt är orsaken till TRAINERS exceptionellt goda stabilitet, prestanda samt runt-om-sikt (man har faktiskt sikt såväl över som under vingen).

Andra fördelar med detta vingarrangemang är god åtkomlighet t.ex. vid "snöröjning" — stege ej nödvändig — en markfrigång som klarar flygfältsflaggor och snövallar. I hangaren kan TRAINERN stuvas på minimiutrymme då vingarna i allmänhet går in under de högvingade och över de lågvingade flygplanen.

Ring eller skriv till oss om Ni vill veta mera om MFI-9 B TRAINER.

## AB Malmö Flygindustri

Vattenverksvägen, Fack, Malmö 1 - Tel 040/93 47 10

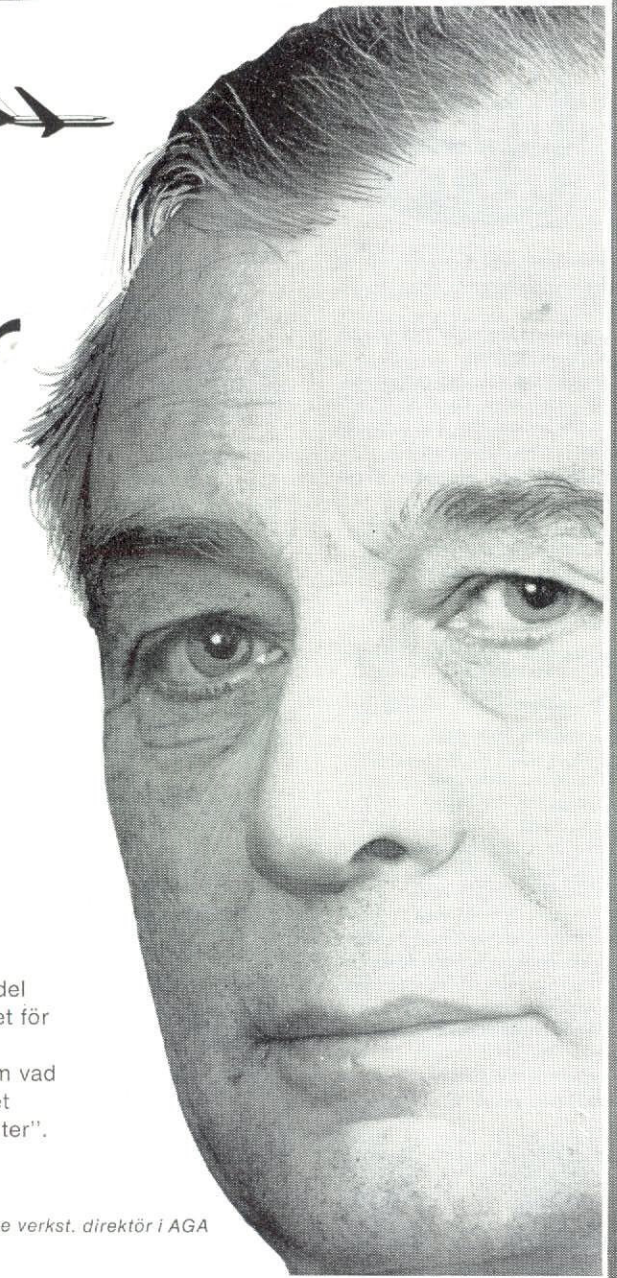


**SAS** bästa  
europavägen 

”Därför  
flyger  
jag  
SAS”

”När jag i en fjärran världsdelen kliver in i ett SAS-plan är det för mig en fläkt från Sverige, industrilandet, en erinran om vad duglig svensk företagsamhet skapat under skilda horisonter”.

GUDMUND SILFVERSTOLPE, vice verkst. direktör i AGA





Utkommer med 9 nummer per år under månaderna febr.-juni och sept.-dec.

Utgivningsdag omkr den 15 i utgivningsmånaden.

Manuskript till text och annonser skall vara KSAK-NYTT tillfrågande senast den 15, månaden före utgivningsmånaden.

Redaktör och utgivare: Birger Gripstad.

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

Prenumerationspris: 10 kronor per helår.

Lösnummer: Tidigare utkomna nr i mån av tillgång 2:- kr per ex.

Annonsformat och annonspriser:

Omslagets baksida,  
2-färgs (130×165 mm).... 800:-  
Omslagets innersidor,  
2-färgs (130×185 mm).... 650:-  
D:o, svart ..... 600:-  
1/1-sida (130×185 mm) .. 425:-  
1/2-sida (130× 90 mm) .. 275:-  
1/2-sida ( 62×185 mm) .. 275:-  
1/4-sida (130× 45 mm) .. 150:-  
1/4-sida ( 62× 90 mm) .. 150:-  
Radannonser (spaltbredd 62 mm)  
2:- per mm. (Anslutna flygklubbar, deras medlemmar och KSAK:s direktanslutna medlemmar får 35% rabatt på icke kommersiella radannonser).

Klichéer: raster 120 linjer/tum.



Organ för  
Kungl. Svenska Aeroklubben och  
Frivilliga Flygkåren

## NYTT FRÅN L.F.V.

### BESTÄMMELSER FÖR CIVILA LUFTFARTYG VID BEGÄRANDE AV FLYGPLATS TILLHÖRANDE FLYGVAPNET

På den militära omorganisationen av militärområdena, som trädde i kraft den 1 oktober, ändrades från samma dag bestämmelserna i INFORMATIONSCIRKULÄR 88/1965 i vad avser till vilken instans ansökan om landningstillstånd skall sökas. Då det nya cirkuläret inte var utgivet vid pressläggningen, kan här endast nämnas den principiella förändringen att alla övningsflygplatserna "delats ut" till olika flottiljer, som nu skall svara för tillståndsgivningen i stället för eskaderstaberna, som nu försvunnit. D v s för tillståndsgivning för viss yrkesmässig verksamhet och för tillstånd under längre tid, gäller som förut att chefen för flygvapnet skall lämna tillstånden. Några förändringar med anledning av enqueten, som i somras gjordes

av luftfartsverket och flygvapnet, har ännu inte företagits.

### ÄNDRING AV BCL-L 1.1 MOM 1.1.2

Från den 22 augusti 1966 upphör mom 1.1.2 g) i BCL-L 1.1 att gälla. Anledningen härtill är att fotografi icke längre erfordras för utfärdande av luftvärdighetsbevis.

(Informationscirkulär 62/1966)

### ÄNDRING AV BESTÄMMELSER RÖRANDE BEFORDRAN AV BARN OCH MEDFORANDE AV FLYTVÄSTAR

Luftfartsverket har beslutat att nedan angivna delar av BCL D-serien den 1 oktober 1966 skall erhålla följande ändrade lydelse.

1) BCL D 1.7, "Personbefordran i luftfartyg", momentet 6, "Befordran av barn".

Mom 6.2 erhåller följande lydelse: "Två barn, fyllda två men icke tolv år, må placeras i samma stol under förutsätt-

(Forts på sid 25)

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Nytt från L.F.V.	4
Flygsäkerhet	5
Flygplantest: Maule M-4 Rocket	6
NM i motorflyg	9
Affärsflyg	14
Luftcirkus	17
Nytt från FFK	20
Lyckad flygdag i Halmstad	23
Bättre flygutbildning	24
Flygplatsavgifter	25
MFI Trainer till flygvapnet	26
Brandholmen blir Nygefältet	26
VFR Europa runt — äntligen!	27
Ordet fritt	28
Flyglotteriet 1966/67	30
Nytt från klubbarna	32
Finskt rally till polcirkeln	33

### OMSLAGSBILDEN

kommer denna från NM i motorflyg och visar förre mästaren Poul Heide landa sin Rally Commadore med fulla klaffar. Foto I Thuresson.

# FLYGSÄKERHET

Nu är det dags att åter noggrant läsa informationscirkulär 89/1965 som återges här nedan och följa de råd och anvisningar som återfinns däri. Hjälptill att minska de alltför många och onödiga vinterhaverierna.

## Flygning under vinterförhållanden

Flygning under vinterförhållanden ställer speciella krav på flygföraren. Oförutsedda och snabba väderleksförändringar, isbildning, hala och ibland även smala banor, snövallar m m kan försätta flygföraren i kritiska situationer.

Vid planläggning och utförande av VFR-flygningar vintertid bör utöver vad som framgår av BCL nedan angivna råd och anvisningar iakttagas. För flygning i fjällområdet gäller BCL-D 1.11.

### Flygförberedelser

Inhämta vederhäftiga uppgifter om:

- Flygplanets utrustning för ifrågavarande flygning
- Start- och landningsplatser (även alternativa), såsom snöröjda banors längd och bredd, bromsverkan, ytbeskaffenhet, snödjup, istjocklek
- Väderleksförhållandena särskilt beträffande eventuella försämringar, vindar, temperaturer, isbildningsrisk, snöfall, underkyllt regn.

### Daglig tillsyn

Kontrollera särskilt:

- att luftfartyget i sin helhet är fritt från snö och is
- att samtliga roderorgan har full rörelsefrihet
- att amortisörerna på skidförsatt luftfartyg är rätt anbringade för flygning
- att luftfartyget icke är fastfruset vid marken
- att avvisningssystem, om så-

dant finnes, är utan yttre skador. Vid vätskeavvisning, kontrollera att vätska är påfylld.

### Start av motor

Kontrollera särskilt:

- att luftfartyg uppställt på snö eller is är tillförlitligt bromsat
- att, om rundtagning av propeller för hand skall ske, marken på vilken mekanikern (motsvarande) står är väl skyddad mot halka.

### Taxning

- Kör långsamt och undvik snäva svängar
- Tänk på att skidförsatt luftfartyg icke kan bromsas.

### Uppkörning

Kontrollera särskilt:

- att luftfartyget icke kanar på underlaget vid uppkörning och att snö härvid icke blåses på andra i närheten uppställda luftfartyg
- att avvisningssystem fungerar
- att propelleromställningen fungerar även vid temperaturer under  $-20^{\circ}\text{C}$
- att trimrodren, speciellt vid snöfall och då isbildningsrisk föreligger, har full rörelsefrihet.

### Start och stigning

- Slå till pitotrörsuppvärmning
- Använd defroster
- Tänk på att startsträckan blir avsevärt längre vid start från snötäckt bana (Jfr Informationscirkulär 81/65).

### Sträckflygning

- Använd förgasareförvärmning då isbildningsrisk föreligger (särskilt vid temp mellan  $+^{\circ}\text{C}$  och  $-5^{\circ}\text{C}$ )
- Iakttag försiktighet vid möte av snöbyar. Avbryt flygningen eller gå runt snöbyarna om dessa bedömas medföra begränsad flygsikt och/eller nedisning. Beakta risken för underkyllt regn
- Vid mörkerflygning VFR, kontrollera om snö börjat falla genom att ett kort moment tända en strålkastare
- Isbildning på luftfartyg kan under mörker upptäckas genom att belysa utsatta delar med en ficklampa
- Tänk på att höjdmätaren kan visa upp till 15% för högt värde vid extremt låga yttertemperaturer
- Använd vid behov avvisningssystem.

### Nedgång och landning

- Använd förgasareförvärmningen då isbildningsrisk föreligger
- Kontrollera om is bildats på luftfartyget. Tänk på att överstegringsfarten ökar vid nedisat luftfartyg
- Tänk på att höjdbedömning över obruten snöyta är svår
- Tänk på att bromsverkan kan vara ringa, ojämn eller ingen
- Beakta rådande sidvindskomponent före landning på smala och hala banor
- Efter landning slå ifrån pitotrörsuppvärmningen.

### Parkering

- Kör in på parkeringsplats med låg fart. Använd i tveksamma fall hjälp vid vingen
- Kontrollera att bromsklotsar ej kan glida på underlaget
- Parkera skidförsedda luftfartyg på risbäddar eller liknande
- Anbringa kapell på luftfartyg, som icke uppställas i hangar.

SVEN SANDBERG TESTAR

# MAULE M-4 ROCKET

STOL-flygplan har vi en del här i landet, mest Super Cub. Det finns ju inte så mycket mera att välja på i den lägre pris-klassen. En annan flygplankategori, som är betydligt sämre representerad är sjöflygplanen. Det kan tyckas att vi i de många tusen sjöarnars land skulle vara mera intresserade av att utnyttja dessa otaliga landningsplatser. Som det nu är hittar man bara några enstaka flottörburna maskiner i Syd- och Mellansverige, medan det finns ett litet fåtal i Norrland. Denna fördelning är givetvis naturlig, eftersom vi har det betydligt bättre ställt med flyg-

platser söderöver. Behovet av sjöflyg har minskat med åren, och flottörer ger i och för sig en del nackdelar såsom högre inköps- och underhållskostnader och sämre lastförmåga och prestanda. Men även vi har ju litet av kanadensarnas "bush-flyg"-behov och det kan ju aldrig bli landningsstråk överallt, medan det däremot sällan är långt till en sjö.

STOL-egenskaper och sjöflyg har ett visst samband och bör kombineras för att ge hygglig lastförmåga i förening med goda start- och marschprestanda. Med Maule M-4 Rocket och dess motor på 210 hk med ställ-

bar propeller har för en gångs skull en av flygplanimportörerna vågat satsa. Nyge Aero har tagit hit ett exemplar, som under sommaren varit utrustat med flottörer, men som i början på året också hunnit visas runt i de nordiska länderna på både skidor och flottörer.

M-4 har drag som mycket påminner om gamla Piper Pacer, ett plan som är känt för sina goda prestanda och ekonomi. Däremot var typen inte särskilt lätt att landa på grund av den mycket korta kroppen. M-4 har betydligt längre kropp och något större vingyta och levereras antingen med 145 el-

ler 210 hk motor. Det är främst den större motorn som ger den lämpliga effekten.

Jag måste till min skam erkänna att jag aldrig flugit sjö tidigare, och det var därför tacknämligt att få gebitets finesser demonstrerade av en som kan sin sak, nämligen kontrollchefen vid Nyge, Ljungberg, som under sin amerikantid ibland kuskade runt i eget sjöflygplan. Svårigheterna jämfört med landflygplan är flera, men bör nog inte överdrivas.

Vädrat var nog idealiskt med en frisk bris, som dock inte förmådde nämnvärt uppröra fjärden utanför Nyköping där vi startade med land ganska nära i lovert. Hur det kan ställa sig i bleke eller i grov sjö vågar jag inte yttra mig om förrän jag haft tillfälle att prova på det. Trots STOL-egenskaperna blev startsträckan mycket längre än på land (givetvis), medan planet inte behövde någon större övertalning för att stanna efter sättning. Desto mer övertygelse behövde det för att svänga ner i medvind, något som i den starka vinden varit omöjligt om vi inte haft nedfällbara vattenroder, en anordning som syns vara oundgänglig för fältmässig taxning på vatten, åtminstone med enmotoriga plan.

## Som med hjul

Det är inte avsikten att här söka ge något slags lektion i sjöflygteknik. Första gången man startar och landar erfar man de typiska intrycken: den stora bromskraften hos flottörerna innan de kommit upp på steget i starten och sedan de sjunkit ner igen efter sättningen. Vidare kommer man snabbt underfund med det ovanliga hantelandet av höjdrodret och sedan kvarstår intrycket att det hela är ganska enkelt. Kunde man sedan bara slå back med propellerreverseringen så...

I luften är allt ungefär som vanligt. Stigningen var hygglig, och marschfarten blev ca 200

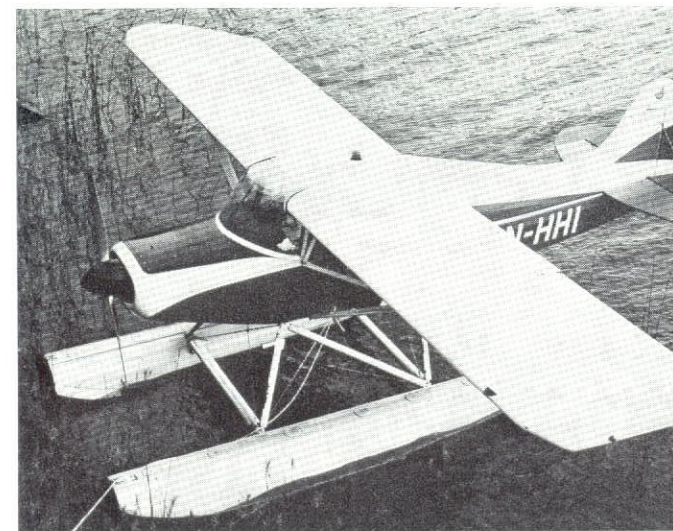


Maule M-4 Rocket kan förses med hjul ...

... med skidor ...



... eller med flottörer. De senare går på 20 à 25 000 kr.



Maule M-4 Rocket startar från en sörländsk sjö. Det är svårare att flyga sjöflygplan än landflygplan, men svårigheterna får inte överdrivas. Efter några starter och landningar börjar man få stil på det hela ...



km/tim. För att få goda foto-graferingsmöjligheter stack vi inåt Sörmland till en sjö, där utrymmet var gott i alla riktningar. Efter ytterligare startövningar började känslan för den rätta anfallsvinkeln före lättning komma. Det gäller att finlira när planet är tungt lastat.

När sedan fotografen skulle landsättas ett slag fick man mera respekt för problemen. Den bätvane är ju inte rädd för en lindrig grundkänning, och båtar får nog anses vara underbart lättmanövrerade vid jämförelse. Flygplanet har dessutom ett stort vindfång och är alltför skört för att kunna tillåtas komma nära fasta föremål vare sig med flottörer eller delar i övrigt. Planet måste — utom i motvind — hela tiden köras med varv över tomgång och viss styrfart om det skall kunna hållas under kontroll, och sedan kommer det svåra, nämligen att kupera i rätt ögonblick.

### Silverflottörer

Som förut nämnts får man betala för att kunna landa ungefär varsomhelst. Flottörerna är trots sin storlek mycket lätta: de väger bara 43 kg per styck. Priset på EDO-flottörer (som dessa) varierar mellan 20—25 000 kr. Det innebär utan vidare att de är värda sin vikt i silver! Det vore kanske bättre om det inom viktsramen vore möjligt att tillverka både dem och tillhörande stöttor av silver. Då skulle korrosionsproblemet bli betydligt mindre.

I luften tänker man annars knappast på "tofflorna". De gör planet märkbart stabilare i rollplanet, men de har också stort luftmotstånd, vilket kräver större påpasslighet än vanligt med höjdrimmen i samband med fartändringar. Genom den starka motorn i förening med ställbar propeller har M-4 i alla fall som nämnts en skaplig marschfart.

Maule har stålörskropp, och

därmed har det varit möjligt att förse kabinen med inte mindre än tre dörrar, varav två på höger sida, samt särskild dörr till bagagerummet därbakom.

Det skiljer 65 kg i tomvikten mellan land- och sjöversion. Tillåten bagagevikt med fyra personer och full bränslelast är 45 kg när flygplanet är hjulförsett. Det blir alltså litet knappt med frysitsigheten på flottörer. Hugade spekulanter får trösta sig med att M-4 med sina kraftresurser i alla fall är åtskilligt bättre lottad än de flesta småflygplan som fördes med flottörer.

Det blir allt besvärligare för folket i tätorterna att komma iväg så långt att man träffar på orörd natur. Bilar och båtar blir allt snabbare och kan på kort tid sprida sitt innehåll i skogar och badvikar ganska långt från utgångspunkten. Men de kan omöjligt tävla med ett sjöflygplan, med vilket man ju kan tillbringa weekenden praktiskt taget var som helst i de nordiska länderna. Dess nödvändighet i trakter med få flygplatser — främst Norrland — är ju redan betygd, men även för fritidsfolket har det sitt stora berättigande. Det ger enstöringar, sportfiskare, svampplockare och naturälskare i allmänhet en ökad möjlighet att fly undan stenöknen.

### Teknisk beskrivning

Frysitsigt, högvingat, halvt fri-bärande flygplan med vingar i helmetall och kropp av stål-rör med dukklädsel. Stjärtpän av stålstomme med dukklädsel. Duken har plastyta som inte kan brinna. Bagagerum bakom kabinen med särskild dörr. Två dörrar fram och en bak till kabinen. Individuellt manövrerade bromsar och tvåhjulstätt, sporrhjulet kopplat till sidrodervedalerna.

Motor: sexcylindrig, luftkyld med motliggande cylindrar. Typ Continental. Bränslein-sprutning. Effekt 210 hk. Ställ-

bar propeller. Typ McCauley C-S.

### Data (landversionen)

Spännvidd	9,0 m
Längd	6,7 m
Höjd	1,9 m
Vingyta	14,2 m <sup>2</sup>
Tomvikt	540 kg
Bränslevikt	114 kg
Bränslemängd	159 liter
Maxvikt	955 kg
Vingbelastning	65 kg/m <sup>2</sup>
Effektbelastning	4,1 kg/hk

### Prestanda (landversionen)

Marschfart, 75 % <sub>0</sub> , bästa höjd	265 km/tim
Stallfart, full klaff	64 km/tim
Stigfart, havets ni- vå, max last	6,4 m/sek
Stigfart, havets ni- vå, 1 person, 1/2 bränslelast	10,2 m/sek
Startrullsträcka: maxvikt	116 m
1 person, 1/2 bränslelast	46 m
Startsträcka till 15 m, maxvikt	178 m
Landningsrullsträcka, maxvikt	137 m
Landningssträcka från 15 m	183 m
Tjänstetopphöjd	5 500 m
Aktionssträcka utan reserv, vindstilla	1 090 km
Uppgifterna lämnade av till- verkaren.	

### Ekonomisk kalkyl

Det har inte varit möjligt att få någon exakt uppgift från importören, Nyge Aero i Nyköping, men M-4 Rocket med den starkare motorn torde fritt Nyköping med hjulstätt kosta 100 000:— kr. För flottörer tillkommer 20—25 000:— beroende på modell. Detta flygplanpris gäller den dyrare versionen som har "full panel" och flygradio Narco Mk 12, ADF, full mörkerutrustning, extra ljudisolering, fullständigt dubbelkommando m m.

Av BJÖRN ÅHBLÖM

Foto I THURESSON



Trafikledaren håller upp vita flaggan för trean P-O Halvarsson i Colt.

# SVENSK LAGSEGER VID NORDISKA MÄSTERSKAPEN I MOTORFLYG 1966

Per Olov Halvarsson Karlstads FK och Evert Hedman Linköpings FK ordnade en svensk lagseger, men det blev för första gången genom tiderna en norsk individuell mästare. Den glade kämpan Erik Rudström spakade sin Cub L4 LN-BWW "Speedbird" till seger när Sverige i år hade värdskapet för Nordiska Motorflygtävlingen. Linköpings flygklubb hade fått förtroendet att arrangera tävlingen på SAAB-fältet Tannefors strax intill Linköpings östra stadsgräns. Klubben, som verkligen kan det här med flygtävlingar, hade som vanligt allt under perfekt kontroll, vilket gästerna öppenhjärtligt gratulerade för. Ötur var det endast med vädret, lågtrycken svepte förbi och gav regn på

nätterna och viss molnighet på dagarna. Detta gjorde bl a att det danska laget kunde anlända först på lördagsförmiddagen. Tävlingsledare var KSAKs motorflygchef Gösta Eriksson, som sakkunnigt biträdades av LFKs Ebbe Ajaxon och Uno Norrbom.

**Deltagare:**  
**DANMARK**

Juryman: Valther Nielsen  
Lagledare: E Götzsche—Larsen  
Piloter: Poul Heide, MS892 Rally Commodore; Viggo Petersen, MS892 Rally Commodore; Erik Jensen, Piper PA-22 150 Caribbean.

**FINLAND**

Juryman: Jaakko Ranta  
Lagledare: Aimo Ahjolinna  
Piloter: Mauri Määttänen, PIK-

15; Ilmari Saavalainen, Piper PA-18 150 Super-Cub; Juhani Heinonen, HK-2.

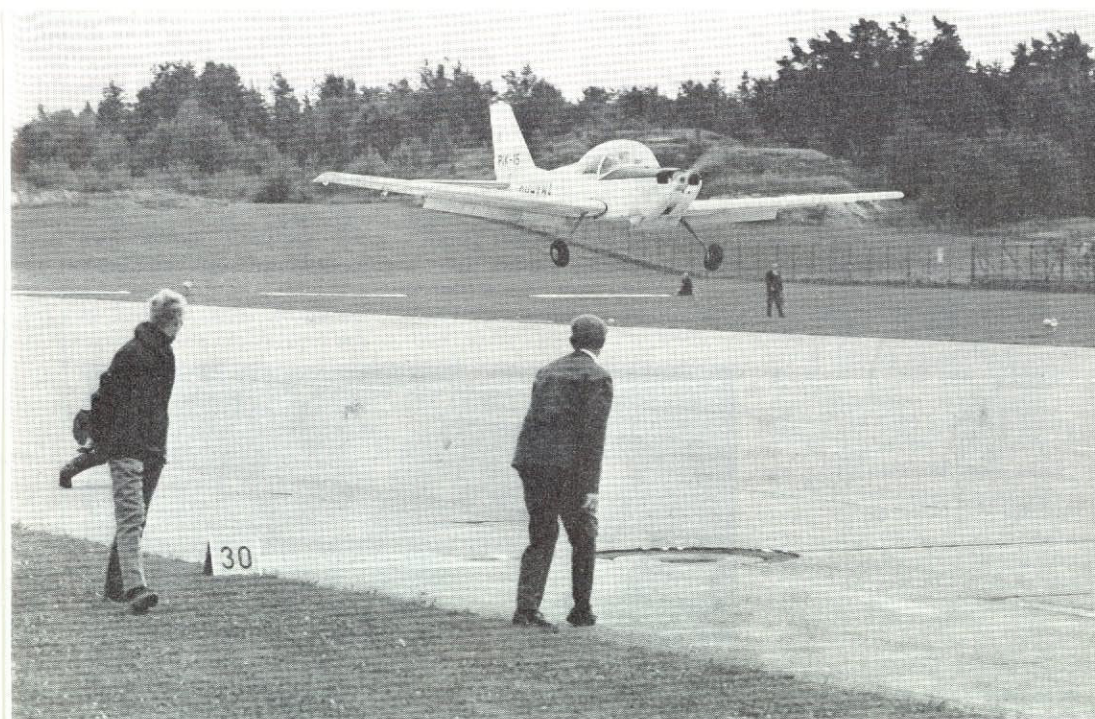
**NORGE**

Juryman: Arne Thorbeck  
Lagledare: Erik Schjetne  
Piloter: Erik Rudström, Piper L4 Cub; Gunnar Eigil Stöltun, Piper PA-28 140 Cherokee; Asbjörn Foss, Piper L4 Cub

**SVERIGE**

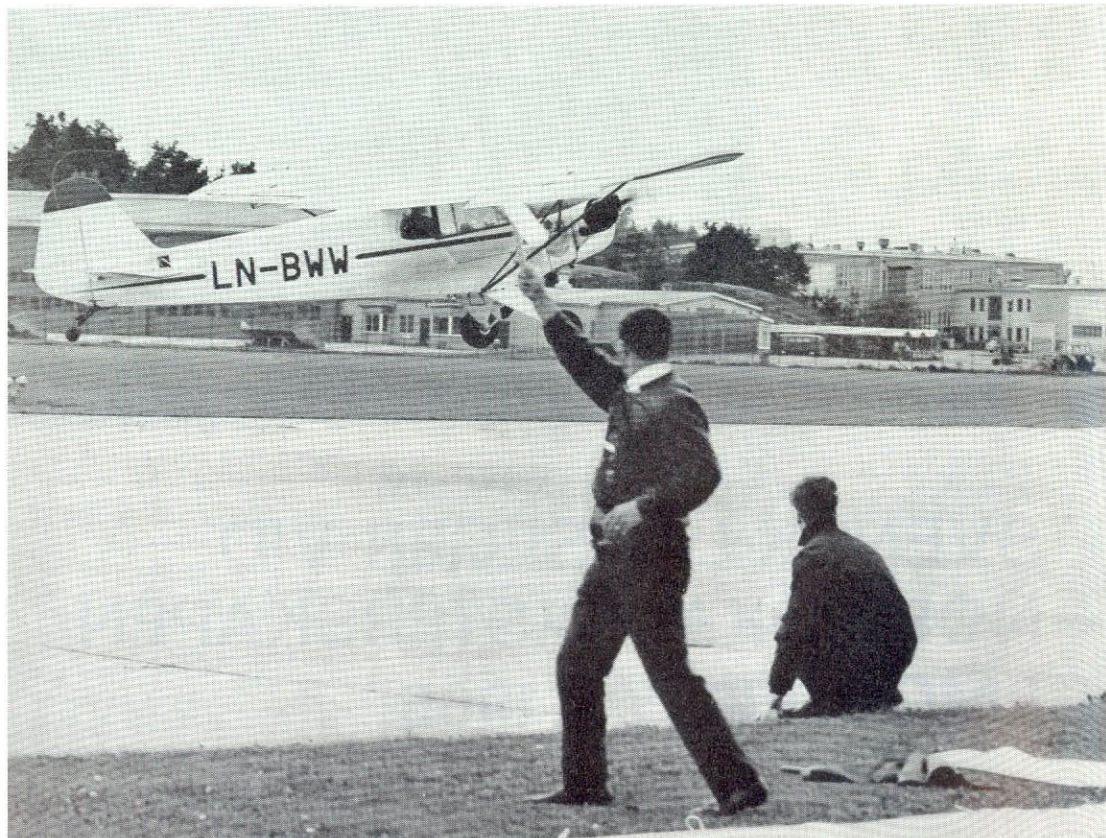
Juryman: Björn Lindskog  
Lagledare: Björn Åhblom  
Piloter: Per Olov Halvarsson, Piper PA-22 108 Colt; Evert Hedman, Piper PA-18 150 Super Cub; Lennart Petersén, Piper PA-18 150 Super Cub

SM-trean Lars Holmström Teknis FK kunde inte delta p g a utlandsresa men ersattes av Evert Hedman.



Mauri Määttänen, Finland, presterade den snyggaste flygningen i sin PIK-15. Han blev tvåa totalt men bäst i landningsproven.

Här landar Nordiske Mästaren 1966, E Rudström från Norge, i sin Cub double whisky.



**Första tävlingsdagen, lördag 3/9**

Navigeringsprovet och specialprovet avverkades. P g a vädret och det försenade danska laget omkastades startlistan så att de långsammare Cubarna startade först. Det var Foss och Rudström som kunde sticka iväg kl 11 15 resp 11 25 därefter gjordes ett hopp på 2 timmar och resten kom iväg med 10 min mellanrum från kl 13 15. Väderprognosen sade molnhöjd 1000—1500 ft med 5/8 cumulus/stratus samt risk för regnskurar på eftermiddagen. Vinden var 150° och 10 knop. Givetvis blev det tvärt om, så att några regnstänk föll på förmiddagen och sedan klarade det upp och blev solsken. Navigeringsbanan omfattade sex delsträckor och var 190 km lång, flyghöjden var 200 m ± 50 m, vilket kollades ge-

Tävlingsledaren Gösta Eriksson, i mitten, i samtal med Björn Lindskog, t h, och Per-Olof Halvarsson.



nom barografer. Första benet var knepigt då detta var utritat i en spiralformad båge, de andra benen var raka. Mållinjen skulle passeras på exakt 150 m. Efter starten gavs 5 min till uppflygning och passage av startlinjen. Dessa 5 min utnyttjades nästan undantagslöst till ett planlöst cirklande strax framför startlinjen. Det var endast få som hade en snygg anflygning på rak bana. Underligt nog klarade sig dock de flesta över startlinjen utan prickbelastning ( $\pm 5$  sek prickfritt), somliga på fullgas, andra på tomgång. Minuten för sväng vid brytpunkterna var borttagna, vilket gjorde att de tävlande fick flyga på fullgas för att ta igen förlorad tid i svängen ut på nästa ben. Det medförde också att så gott som alla missade de mål som låg strax efter en brytpunkt. Men det var ju NM, så det skulle ju vara svårt. Varje passagetid vid tidskontroll fotograferades med polaroidkamera så att man omedelbart kunde avläsa tiden på fotografi. Det har tidigare aldrig gått för någon tävlingsledning att 100-procentigt bevisa sann passagetid så detta var ett steg i rätt riktning och ingen chans till fusk genom dunkla protester i efterhand. Bäst i tidhållning blev Rudström med 1,4 prickar, tvåå Per Olov Halvarsson 2,6 prickar, trea svenske mästaren Petersén 3,4 prickar. Petersén ådrog sig oturligt 25 prickar efter en alltför låg passage av mållinjen. Han hade gjort en missuppfattning vid briefingen och blev i och med detta dömd att stanna på den sämre halvan utan chans till toppplacering.

Specialprovet bestod i att leta dukar och fotomål. Bäst i denna gren blev Lennart Petersén med 1,79 prickar, tvåå Saavalainen med 2,91 prickar och trea Per Olov Halvarsson med 3,36 prickar.

När man åkte till förläggningen på F3 för middag var det uppenbart att det svenska

laget klarat sig bra. Detta beannades också senare på officersmässen efter kaffet och tårten då resultaten delgavs. Det visade sig då att vem som helst bland de sex bästa (se generalprotokollet) kunde bli mästare då prickbelastningen dem emellan var ganska jämn.



De fyra bästa: Fr v: Nordiske Mästaren E Rudström, Norge, M Määttänen, Finland, P-O Halvarsson, Sverige, och P Heide, Danmark.

Sjuan, den "mesta" Nordiske mästaren, Juhani Heinonen med 4 mästerskap låg dock så pass långt efter att han knappast hade någon chans. Det visade sig också att lagstriden nu endast var en affär mellan Finland och Sverige.

## Andra tävlingsdagen, söndag 4/9

Landningsprovet med de sedvanliga tre landningarna, nödlandning utan motor, precisionslandning utan motor (där det är tillåtet att landa minus från  $-50$  m strecket) samt

i bana 29, som är betongbelagd. Landnings T-et lades ut i slutet av banan så piloterna fick se upp med felbedömning vid anflygning över den långa banan. Nerverna var märkbart i dallring och spänningen stor inför landningsprovet, där det gällde metrar för de sex bästa som hade chansen. Bästa utgångsläge hade Halvarsson och Rudström. I praktiken gjorde detta ett handikapp på ca 50 m på varje landning och 20 m på motorlandningen för dessa båda. Sämst lottad var Hedman, som låg sist i elitgänget på 12,51 prickar och hade första start. Trots att han blev fyra totalt på landningarna med serien  $+52 - 4 + 26$  m avancerade han endast ett pinnhål till en slutlig placering som femma. Därefter kom Rudström med 6,34 prickar, men han var tydligen mycket nervös, felbedömd och kom in alldeles för högt. Trots vingglidning farligt nära stallgränsen damp han hårt ner på  $+121$  m. Efter denna tabbe trodde han sig utan chans till mästartiteln varpå nerverna lade sig till rätta och han avslutade sin landningssvit med  $+2$  och  $+24$  m, ett resultat som gav platssiffror sju i landningarna. Sedan en protest om vingglidning efter 100 m gränsen i landning nr 2 godkänts blev han 0,4 prickar (!) Määttänen, som hade 11,38 prickar startade och presterade dagens vackraste flygning med fullständig kontroll på sin PIK-15 i den nyckfulla vinden. Han blev också tvåå på landningarna med serien  $+17 + 72 + 9$  m. Enligt expertisen på platsen troddes han efter landningsproven ha blivit mästare, men i slutsummeringen blev han 0,4 prickar (!) efter Rudström. Heide, som försvarade mästartiteln sedan i

fjol, gjorde det med den äran. Han presterade dagens bästa resultat med serien  $+36 + 32 + 15$  m efter att skickligt ha klarat den första landningen genom en våldsam nedflygning i zigzag från mycket hög höjd på finalen. Det gick ett sus genom den stora publiken, som kände sig hotad till liv och lem strax söder om banan. Detta försök att komma snabbt ner räckte nu inte utan han fick slutsiffror fyra, endast 0,82 prickar efter Rudström. Saavalainen — två gånger Nordisk Mästare — hade en mörk dag och kom inte överens med sin Super Cub i blåsten. Serien  $+144 + 130 + 27$  m gav honom tionde plats i landningarna och sjätte plats totalt. Halvarsson startade sist och hade alla de andras landningar att gå på. Han skulle enligt lagledarens instruktion *bara* behöva landa med serien  $+40 + 40 + 20$  för att ta hem spe-

let. Men tyvärr blev det  $-52 + 40 + 18$  och han halkade ner till en slutplats som trea. Att notera var att ingen av de tolv piloterna i motorlandningen hade sämre resultat än  $+27$  m — fantastiskt i den hårda blåsten. Vad mera var att man nu hade en man från vart och ett av de Nordiska länderna på de fyra bästa platserna i resultatlistan. Poängskillnaden dem emellan var endast fantastiska 0,82 prickar.

Mästerskapen avslutades söndag kväll med middag på Trädgårdsföreningen. Stämningen var högt i det blå redan från början. Efter avslutad middag prisutdelning och därefter, enligt tradition, en flaska fin konjak i den tjugiga SAS-kannan. Det var avgående mästaren Poul Heide som bjöd på det. Nästa år är det Finlands tur att hålla tävlingen och finnarna önskade alla välkomna till de tusen sjöarnas land.

## Generalprotokoll

Plac	Namn	Navig	Special	Landning	Totalt
1	E Rudström, Norge	1,4	4,94	7,95	14,29
2	M Määttänen, Finland	6,0	5,38	3,31	14,69
3	P-O Halvarsson, Sverige	2,60	3,36	9,00	14,96
4	P Heide, Danmark	7,4	4,44	3,27	15,11
5	E Hedman, Sverige	8,40	4,11	4,82	17,33
6	I Saavalainen, Finland	7,4	2,91	12,78	23,09
7	J Heinonen, Finland	13,6	4,71	5,09	23,40
8	L Petersén, Sverige	28,4	1,79	10,09	40,28
9	G E Støltun, Norge	51,6	4,71	7,81	64,12
10	V Petersen, Danmark	57,60	5,38	3,89	66,87
11	A Foss, Norge	71,00	4,04	14,90	89,94
12	E Jensen, Danmark	294,8	4,77	22,06	321,63
Lag: 1 Sverige		32,29	3 Norge		78,41
2 Finland		37,78	4 Danmark		81,98



NASA provflyger . . .

## HUR ÄR FLYGEGENSKAPERNA HOS LÄTTA FLYGPLAN?

*Fråga ett halvt dussin piloter om flygegenskaperna hos en viss flygplantyp! Chanserna är stora att fem olika svar lämnas.*

*Värderingarna är mycket subjektiva.*

*Piloten grundar sin uppfattning på hur han trivs med flygplanet.*

*Ett flygplan som han är väl influgen på och känner i detalj tycker han om.*

*Undantag finns förvisso här som i andra sammanhang.*

För ett par år sedan beslöt National Aeronautics and Space Administration Flight Research Center (NASA) att söka vetenskapligt fastställa flygegenskaper hos moderna en- och tvåmotoriga lätta flygplan med infällbart landställ.

Försöken utfördes i två omgångar med flygplan Cessna 210E, Centurion, Beech A33 Debonair, Beech S35 Bonanza (enmotoriga) samt Aero Commander 680F, Cessna 310i och Piper Apache 160 (tvåmotoriga).

Den första testomgången anförtröddes en grupp bestående av två ingenjörer och en utvald pilot. Man måtte då flygplanens statiska och dynamiska stabilitet under flygning med hjälp av specialinstrument. I andra omgången flögs flygpla-

nen av en grupp sammansatt av piloter med varierande utbildning och erfarenhet. Varje flygplan flögs i genomsnitt 23 gånger.

Man fann att flyghöjd och max flygvikt inte i nämvärd grad påverkade flygegenskaper, varför särskilda prov med hänsyn till dessa faktorer uteslöts. Data som medtagits gäller för 6000 ft flyghöjd med normalt tyngdpunktsläge, framtungt och baktungt flygplan. Proven utfördes i lugn luft, lätt till moderat turbulens såväl visuellt som under huv.

Flygplanen uppvisade många utmärkta egenskaper. De kommentarer som lämnats uppmärksammar i huvudsak sådana förbättringar som erfordras för att minska pilotens arbetsbelastning.

## AFFÄRSFLYG

Red KJELL W AHLBERG

### Kommentar efter första testomgången

1. Stabilitet och roderharmoni allmänt tillfredsställande men försämrats vid fartminskning, effekttökning, utfällning av landställ och klaffar samt förskjutning av tyngdpunkten akterut.
2. Samtliga flygplan påverkas märkbart av skevroderbroms; försvårar kurshållning och roderkoordinationen i svängar.
3. Den slingrande rörelse som uppstår hos flygplan som flyger in i kytigt väder är dåligt dämpad hos samtliga flygplan. Flygplanen blir mera svårflugna när goda manöveregenskaper bäst behövs.
4. "Roderlöslighet" är utmärkande för alla flygplan. Med detta menas att ett roder som placerats i ett visst läge ändras av minsta kyt eller annan störning. Trimming försvåras eller blir helt omöjlig.
5. Friktionskrafterna i roderöverföringarna för stora. Särskilt utpräglat är detta hos sidrodret, när landstället fällt ut, beroende på att noshjulstyrningen kopplats till sidroderpedalerna.

### Kommentarer efter andra testomgången

#### Start och landning

Fem flygplan ansågs uppföra sig bra eller mycket bra. Några piloter påpekade svårigheter vid sidvindsstart med två av flygplanen, som hade kopplade sid- och skevroder. Ett flygplan bedömdes som endast acceptabelt beroende på överkänslighet i loopingplanet. Detta medförde icke önskvärda longitudinella svängningar vid landning.

#### Stall

Alla flygplan utom ett ansågs allmänt tillfredsställande. De allra flesta gav dock alltför ringa förvarning om kommande stall. Flygplanet med otillfredsställande stallgenskaper rollade kraftigt vänster under accelererad stall med motorpådrag och utfällda vingklaffar. Rollen kunde svårigen hävas förrän lutningen ökat till 60 á 70°.

#### Asymmetriskt motorpådrag (tvåmotoriga)

Manöveregenskaperna bedömdes som tillfredsställande vid verklig och simulerad instrumentflygning under planflykt med 75 % effekttag och vid motorbortfall i starten.

#### Egenskaper vid visuell flygning

Goda till mycket goda. Svårigheter att flyga "hands-off" planflykt i manöversvängar pga dåliga trimningsmöjligheter. Flygplanen hade rolltendenser som orsakade svårigheter att hålla farten på 5 knop när. Skevroderbromsen orsakade svårigheter att rolla ut på exakt kurs.

#### Egenskaper vid instrumentflygning

Allmänt goda till mycket goda egenskaper. Något lägre betyg för egenskaper under instrumentflygning — tillfredsställande

till goda. Flyg- och navigeringsinstrumenten illa placerade, så även trimreglagen. Trimsystemen inte tillräckligt känsliga. Under ILS-inflygningar i turbulent luft med baktungt flygplan tvingades förarna fördela uppmärksamheten alternativt mellan localizer och glidbana. Slingrande rörelser hos flygplanen var ett problem liksom skevroderbromsen. Den senare när skevroden användes för små kurskorrektioner. Dålig skev-trim orsakade kursavvikelse.

I lugn luft höll piloterna i allmänhet ILS-instrumentets utslag inom 2 "dots". Lätt till moderat turbulens orsakade emellertid tillfälligtvis fulla utslag på ILS-instrumentet. Turbulensen ökade arbetsbelastningen och exakt flygning var svår även för erfarna instrumentpiloter.

Proven föranledde följande rekommendationer till flygplanfabrikanterna:

- a) Installera trimroder kring flygplanens tre axlar
- b) Dämpa de slingerrörelser som uppträder i kytigt luft
- c) Minska "roderlösligheten"
- d) Bättre placering av de primära flyginstrumenten och förekommande strömbrytare; enhetligt i alla flygplan
- e) Minska friktionskrafterna i styrsystemen, i synnerhet gäller detta när landstället är utfällt.

### Red:s kommentarer

Anmärkningarna skall inte ses som något underbetyg åt lätta flygplan. Jämfört med större militära och civila flygplan har de dock vissa egenskaper som kunde vara bättre. Oaktat detta kompenseras de i mångt och mycket av en pilot som har erfarenhet av viss flygplantyp. Som exempel kan nämnas att små kurskorrektioner under instrumentflygning utförs mer exakt med enbart sidrodret. I

detta sammanhang måste det få vara en bisak att korrektionen inte är flygmässig "ren". Kännedom om att en viss flygplantyp blir mindre stabil vid låg fart med tyngdpunkten förskjutet akterut kompenseras föraren självfallet genom att lasta flygplanet mera framtungt eller håller en högre inflygningsfart.

Av redogörelsen framgår inte om förarna var helt, delvis eller inte alls influgna på någon eller några av de typer som testades. Slutresultatet avslöjade inga sensationella nyheter. Värdet av det hela består i att flygplantillverkarna får saklig kritik från opartiskt håll. Vi tackar NASA för det!

Kjell W Ahlberg

### FLYGPLATSavgifter I FRANKRIKE, SPANIEN OCH PORTUGAL

KSAK fick häromdagen ett brev från civilingenjör Ingmar Boberg, som nyligen besökt Spanien, Portugal och Frankrike och lämnade följande upplysningar om flygplatsavgifterna i de tre länderna. Vi citerar:

#### Frankrike

Le Bourget har introducerat en avgift för "assistance" på 65 Fr. Beloppet är tydligen oberoende av flygplanets litenhet. Utöver avgiften för "assistance" 2,40 Fr för landning och 0,80 Fr för parkering under en timme. KSAK bör väl varna privatflygare med blygsam kassa att besöka Le Bourget. Ännu bättre vore det om KSAK genom sina internationella förbindelser kunde påverka flygplatsmyndigheterna i Frankrike att reducera avgiften för "assistance" som är helt obehövlig.

I Marseille debiterades ingen avgift för "assistance" och landningsavgiften var bara ett par franc.

(Forts på sid 25)



## Navajo - för er som har pengar

Fyrahundrafemtio skära på bordet och nedanstående ny-skapelse är er. Omgående leverans kan det emellertid inte bli tal om, ty först någon gång under vintern beräknas serie-tillverkningen komma igång på allvar i en takt av ett flygplan om dagen.

Navajo levereras med två motoralternativ om  $2 \times 300$  hkr eller  $2 \times 310$  hkr, det senare alternativt med tubokompressor. Fartresurserna är likvärdiga upp till 6400 fot, (210 mph) vid 75 % effektuttag. På högre höjder gör sig den kompressorförsedda motorn gällande och ger på 18 000 fot en marchfart av 235 mph mot 185 för normalmotorn.

Standardversionen har sex sittplatser, commuter-versionen åtta och executive-versionen sex. Den sistnämnda är då inredd med barskåp, toalett, avskilt förarutrymme och arbetsbord mellan motställda säten.

Vi återkommer i nästa nummer med utförliga informationer.

## Spekulanter efterlyses

Kungl. Flygförvaltningen meddelar att ett flygplan av typ DeHavilland Dove (Tp 46) med reservmotor och -propellrar finns till salu vid F21 i Luleå.

Materialen anskaffades 1947 och säljs i befintligt skick.

Skriftliga anbud skall vara Kungl. Flygförvaltningens in-

köpsavdelning, Stockholm 80, tillhanda senast den 15 oktober.

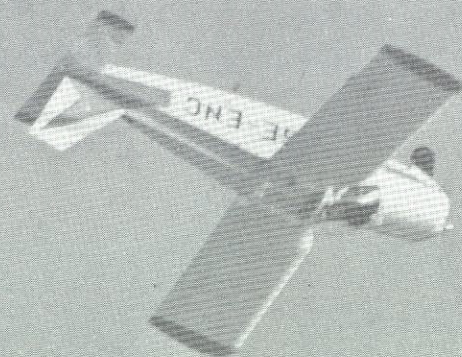
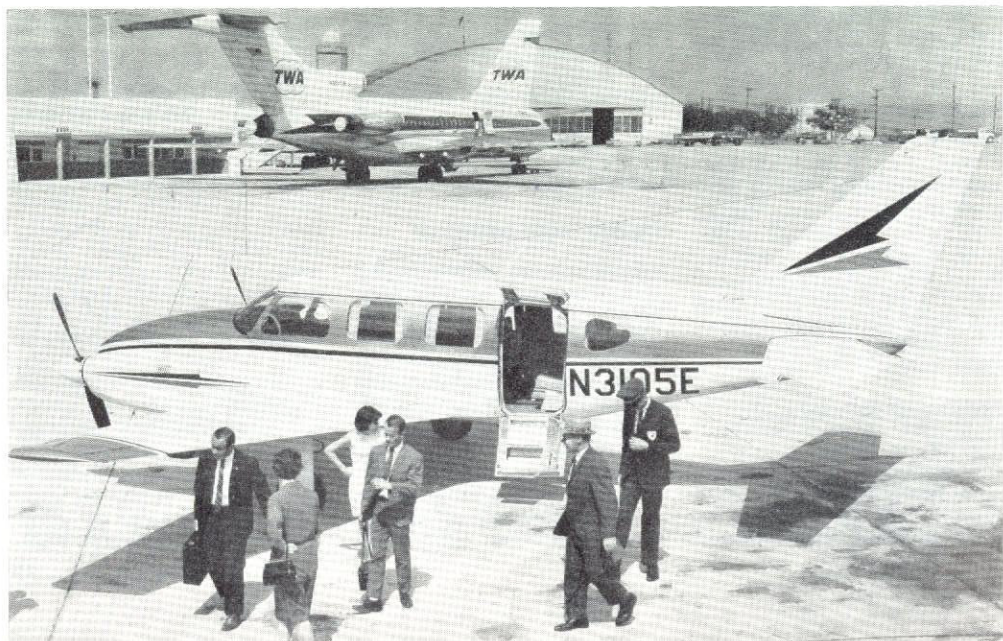
Ytterligare upplysningar lämnas av KSAKs sekretariat, av byråing S de Wall tel 67 04 70 eller ing B Hedgren tel 67 95 00.

För försäljning gäller i SF 496/52 angivna bestämmelser.



Givetvis tänker alla människor — men på vad?

Piper Navajo kommer att demonstreras i Sverige under oktober.



# LUFTCIRKUS

Nu har privatflygarna chansen att flyga avancerat. Luftfartsverket har nämligen givit preliminärt tillstånd för MFI-Trainer att användas för ändamålet. Som första flygklubb i landet har Ljungbyhed i år lanserat en kurs i avancerad flygning och plockat ut ett tiotal medlemmar (som fått luftfartsverkets tillstånd) att vara med i kursen. Aldern varierar mellan 20 och 52 år, men alla har minst 100 flygtimmar bakom sig — äldst är Brodde Malmquist från Eslöv, som för ö har mer än 500 timmar antecknade i flygdagboken.

Av ERIC NILSSON Foto BO MALMQUIST



Äldste deltagaren i kursen i avancerad flygning, Brodde Malmquist och skolchefen Lars Hedin i MFI Trainer.

— Genom att träna avancerat lär man sig behärska flygplanet i alla dess ytterlägen. Detta medför givetvis ökad flygsäkerhet. Om något ovanligt till äventyrs skulle inträffa under en flygning har man, efter att ha provat på avancerad flygning betydligt större möjligheter att helt behärska planet, säger boktryckare Brodde Malmquist. Att sedan nöjet och lusten för flygning blir något

helt annat säger sig självt. Man kan jämföra det med att t ex köra en helt vanlig bil och en verkligt fräsigt sportvagn...

— Många gånger har jag sett klubbmedlemmarna entusiastiskt och kanske ibland något avundsjukt stirra upp mot skyn när eleverna vid krigsflygskolan haft träning i avancerad flygning. Det föll sig alltså naturligt att vi sökte tillstånd, att få starta denna verksamhet,

säger skolchefen Lars Hedén. Berörda myndigheter ställde sig också positiva till initiativet. Man ansåg bl a att flygsäkerheten bland deltagarna skulle öka.

— Vi har hållit på ett par månader, men redan nu har eleverna i de flesta fall betydligt överskridit det timantal i avancerat som vi planerat. Det visar att vi är inne på rätt väg. Ju fler deltagare i denna

Med en modell demonstrerar skolchefen planets olika rörelser för några av klubbmedlemmarna.



verksamhet dess lägre olycksfallsfrekvens...

— I dag har vi nära 4 000 privatflygarcertifikat i landet, säger ing L Blitze i luftfartsverket. För en del år sedan tenderade olycksfallsfrekvensen att öka, men vi har kunnat glädja oss åt en stark förbättring under senare tid. Detta till stor del beroende på att den centrala myndigheten helt övertagit all examination. I början blev kuggningsprocenten mycket hög, men snart insåg man vikten av en skärpt utbildning, varför siffrorna i dag, två år efteråt, är betydligt bättre. Det har blivit en allmän skärpning över hela linjen.

— Här har KSAK också hjälpt till — genom lättfattliga och intressanta redogörelser för olika orsaker till haverier, efterhand som erfarenheten ökat. Vidare har vi infört ett minimikrav på 35 timmars praktisk flygutbildning innan någon elev får flyga upp. Kurserna i avancerad flygning ser vi helt som ett led i ökad säkerhet i luften. Klubbarna måste dock uppfylla många krav innan vi beviljar tillstånd. Det är bara Ljungbyheds och Chalmers flygklubbar som hittills godkänts.

Fallskärm är naturligtvis obligatorisk när det gäller avancerad flygning. Skolchefen Lars Hedin, t.v., kollar Malmquists fallskärm före ett träningspass.





# Samverkansövning FFK - Civilförsvaret i AB län

Foto AKE ÅSTRAND

Till vänster: Gruppchefen Sture Kullberg medan Bertil Beckman, tv, och Sigurd Hallström samt en medlem av det lokala civilförsvaret lyssnar.



**Nytt från FFK**

*Den 24 och 25 september var det så AB läns tur att ordna en samverkansövning mellan personal ur civilförsvaret och 1. och 3. gruppen ur FFK-AB.*

För FFKs del började förberedelserna redan 1 september, då de båda grupperna kallats till den första av de fyra föreläsningar och demonstrationer som ingår i den teoretiska FFK-utbildningen. De följande tre hölls 6, 14 och 20 september och den 23 kl 1700 samlades de nu teoretiskt utbildade FFKarna på Skå för genomgång och utrustning.

Chefen för Stockholms Flygskola, ingenjör Gösta Hydén,

hade inställt sin egen verksamhet och välvilligt ställt såväl flygfältet som samtliga lokaliteter och flygplan till övningsledningens förfogande. Även Tekniska Högskolans flygklubb visade sin gästfrihet genom att upplåta sina lokaler. Detta underlättade mycket övnings genomförande.

Tolv flygplan hade inmönstrats — sju Piper Cherokee med motoreffekter från 140 till 180 hk och fem Cessna 172, vilka senare försågs med sprötanter i vänster vingstötta och SUF-21 radio i baksits. För Cherokeeerna användes den ordinarie comm-radion på frekvens 123,5 och Skås permanenta markstation.

FFKs ledning hade bestämt sig för att genomföra övningen utan trafikledare. Vid briefing den 23 genomgicks noggrant gällande bestämmelser för start och landning, för kör-

ning på marken etc. Fullständiga tidtabeller för start och beräknad landning för de fyra pass övningen omfattade hade gjorts upp av ledningen under det att fördelningen av flygtid mellan gruppens medlemmar sköttes av resp gruppchef. Programmet var identiskt lika båda dagarna. Personalen från civilförsvaret var uppdelade i två grupper, vilka deltog var sin dag. Övningarna började båda dagarna kl 0800 med utrustning, genomgång etc och kl 0915 gick första starten. Sista landningen skedde först omkring kl 1600. Båda dagarna gynnades av verkligt önskvärd — soligt med mycket god sikt, måttlig vind och lagom värme.

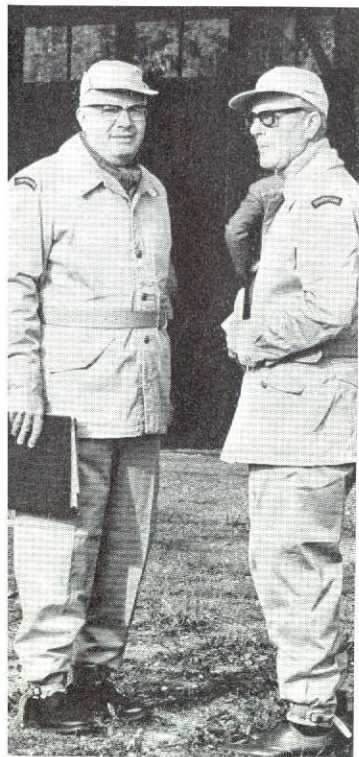
Rätteligen borde varje FFK-grupp haft sitt eget fält, men av praktiska skäl gick detta inte att ordna. Skå har dock den fördelen att Stockholms

Flygskolas byggnader och hangar och Tekniska Högskolans Flygklubbs motsvarande lokaliteter ligger på var sin sida av fältet och i den förstnämnda installerades 1. gruppen, i den sistnämnda 3. gruppen. Kommunikationerna upphölls med telefon och VW-buss körd av en bilkårist. För det timliga svarade personal ur civilförsvarets lottakår med den äran. Ingen lämnade platsen magrare än han kom!

Övningarna började med en kort flygning — ca 20 minuter — för att vänja civilförsvarspersonalen och för att ge dem en första inblick i orientering från luften samt för att lära dem enkel lägesrapportering per radio. Övningen flögs i fyra slingor med start var tredje minut. Banans brytpunkter delgavs skriftligen civilförsvarspersonalen, som i samråd med resp förare lade ut banan

En del av flyggruppernas imponerande flygplanpark.





Länsflygchefen Gunnar Karlbom, t.v. och biträdande länsflygchefen Bengt C:son-Bergman färdigutrustade i civilförsvarets uniform.

Tre Cherokee i väntan på uppdrag.



på kartan och skötte orienteringen så gott det gick.

Nästa övning omfattade också en orienteringsflygning, betydligt längre, med lägesrapportering, där civilförsvarets personalen ensam skulle både lägga ut banan på kartan och sköta orientering och rapportering av position, tid m m.

Den tredje övningen gick ut på skriftlig rapportering av skador på byggnader, trafikräkning på visst avsnitt av E-4an och undersökning av inrapporterat järnvägssabotage. Rapporten lämnades vid en kort mellanlandning på Vängsöfältet, och sedan följde rapportering per radio av olika evakueringslägen vid Mälaren innan landningen på Skå.

Sista övningen gick över Södermalm, där under lördagen byggnadsskador m m rapporterades och under söndagen simulerad radiakmätning gjordes. Dagen avslutades med genomgång. Närvarande var kärchefen, Gösta Eriksson, som tillsammans med ledningen efter de två dagarna kunde konstatera att organisationen fungerade över förväntan bra — tiderna hölls, informationerna gick fram och misstagen var få. Civilförsvarets personal klara-

de — med mycket få undantag — sina uppgifter utmärkt. Trots att de flesta inte förut sysslat med orientering från luften gick det bra redan under andra övningen.

FFKarna skötte flygningen mycket bra. Under de två dagarna gjordes mer än 150 starter och landningar, ibland med bara någon minuts mellanrum och diciplinen var så god att inga som helst tillbud observerades. Körning på marken och framförallt avkörning från banan efter landning gick så smidigt att ingen behövde gå om. Sammanlagt flögs ca 110 timmar utan en enda driftstörning och utan en enda skråma på något flygplan.

Det är ju inte så mycket att undra på om ledningen för civilförsvaretsidan, biträdande civilförsvaretsdirektör M Pereswetoft-Morath och hans medhjälpare, ingenjör S Carlsson, byråassistent H Franzén, civilförsvaretsinspektör S Lundin, förvaltare S Skoog, länsflygchefen och biträdande d:o Gunnar Karlbom och Bengt C:son Bergman, sedan det hela på söndagseftermiddagen var över dunkade varann i ryggen och tyckte att det hela var ganska gott.

## Lyckad flygdag i Halmstad

*På valdagen söndagen den 18 september hade Halmstads FK sin flygdag, som blev en stor succé. Dagen innan var det blåsigt och kallt, men på söndagen var det en riktig högsommardag — så nog hade flygklubben tur. 10 000 åskådare fick man. Inte nog med att alla parkeringsplatser var fyllda — hela vägen från stan till F 14s flygfält stod bilar parkerade. Grindarna öppnades redan kl 10, så folk hann också med att bli både hungriga och törstiga, vilket syntes på de långa köerna vid korv- och kaffestånden.*

Programmet var utmärkt och vi tror att klubben både gjorde god reklam för allmänflyget och kommer att få många nya medlemmar. Det hela inleddes med roteflygning med Bergfalke av kusinerna Stig och Bo Modée. De gjorde en ypperlig uppvisning. Och lika bra var Leif Kamllindens avancerade

segelflygning med en Mucha Standard.

På motorflygsidan gjordes flera utmärkta uppvisningar. Så tex visade SAAB upp sin helikopter Hughes 500 — en angenäm bekantskap, som SAAB bör få stor glädje av. En av de stora höjdpunkterna i programmet var Laroy Månssons flygning med Gullviks Piper Pawnee. Den gossen kan verkligen flyga så att åskådarna nästan tappar andan. Värre lågsniffning än den han presterade över Halmstadsfältet hade nog de flesta aldrig sett.

En utomordentlig uppvisning i avancerad flygning gjorde också Ove Dahlén med MFI 9 Trainer, samma plan som klubben har för sin skolflygning. Ett av flygdagens bästa inslag och en god reklam för Malmö Flygindustri.

Publikknipande nummer i det digra programmet var de två fallskärms hopp som gjordes av medlemmar i Svenska Fallskärmsklubben — ett vanligt hopp från 1 000 m och ett Skydiving från 2 000 m. I det sistnämnda utlöste hopparen fallskärmen först efter ca 1 400 m fall. Båda hopparna landade med utmärkt precision och uppvisningarna var en fin propaganda för fallskärmsporten.

Flygdagen hade även ett militärt inslag med uppvisningar

av en rote J 35 från Ängelholmsflottillen och en av marinens Vertolhelikoptrar. Trots att hallänningarna är vana vid militärt flyg genom den egna F 14 flottiljen kunde man konstatera att publiken var högeligen imponerad.

Slutligen demonstrerade Cessna, Beechcraft och Piper en del av sina plan både på marken och i luften, och att intresset var stort märktes på de många frågorna och de livliga applåderna efter uppvisningarna.

Halmstad Flygklubb är således att lyckönska till sin flygdag, som inföll samtidigt som klubben celebrerade sin 30-åriga tillvaro. KSAK uppvaktade med sin motorflygplakett i guld, vilken, enligt ordföranden Boris Swedberg, skall hänga på hedersplats i den nya klubblokal som är under uppförande. Denna byggnad skulle vara värd ett eget kapitel men här skall bara nämnas, att trots att den ligger i 100 000-kronors klassen, beräknar klubben att genom olika bidrag samt genom medlemmarnas eget arbete kunna hålla kostnaderna under 10 000 kronor(!).

Det är väl inte bara en tillfällighet att flygdagen och klubblokalbygget sammanföll med invigningen av det nya flygfältet. Denna ägde rum ett par dagar tidigare, då Halmstad invigde den nya stationsbyggnaden som kostat 1 miljon kronor. Nu har man toppmodern utrustning med ILS och två dagliga dubbelturer till Stockholm och två dagliga förbindelser med Köpenhamn och därmed med hela världsflygnätet.

Halmstad och den framåtgående flygklubben är att gratulera.

Tore Lundberg

# Bättre flygutbildning

genom KSAKs kompletterande flyglärarkurser på Ljungbyhed

Återigen har KSAK haft en kompletterande flyglärarkurs vid Krigsflygskolan i Ljungbyhed. Flyglärare från hela landet var kallade och åtta hade lyckats frigöra sig från sina vanliga sysslor för att vidareutbilda sig i flyglärskrået.

Flyget går framåt med stora steg nu och det gäller att hänga med i svängarna.

Vad flygutbildningen beträff-

råda och förmana och i rätt stund även kunna avråda en elev från fortsatt utbildning. Detta är några av de problem



Kursledning och flyglärare samlade utanför F5 kanslihus. Fr v G Gunnarsson, Karlstad, G Eriksson, KSAK, G Olsson, Halmstad, Major Fogde, F5, B Lindskog, KSAK, B Svensson, Västerås, P Hedén, F5, L Borg, Örebro, G Magnusson, Arboga, L Scherdin, SAS, A Gävert, Lfv, E Persson, Karlskoga, G Nordin, Landskrona.

far så är det på flygläraren utvecklingen beror. Han har en svår uppgift att lösa; att på några få timmar lära ut det elementära i flygning till en elev som han på samma korta tid skall lära känna som människa. Flygläraren skall nämligen ge personlig service vad inläran- det beträffar till många olika typer av människor, han skall

som flygläraren ställs inför och som han vid de flesta flygskolor själv måste lösa. Han har ju ingen att rådfråga. Men erfarenheten hjälper honom så småningom, och han kan sedan få träffa andra flyglärare och diskutera problemen under så trivsamma former som KSAK ordnat sina kompletteringskurser i Ljungbyhed, ja då

är man på rätt väg att få en enhetlig syn på flygutbildningen.

Årets kurs omfattade ämnen psykologi, flyginstruktion, utbildningsfrågor, lämplighetsprövning, briefing och flygtjänst samt idrott. För undervisningen svarade lärare från flygvapnet och luftfartsverket.

Under kursen kom många brännbara frågor upp. Inte minst diskuterades instrumentutbildningens plats i den kommande 40-timmars flygutbildningen. Många jämförelser gjordes med liknande problem i andra länder, t ex Amerika, där man fö har infört särskilda kontroller av flyglärare.

Efter studium av vad dessa kontroller innebär och ger framstår KSAKs motsvarande kurser som klart överlägsna då de utan någon form av prov får fram lärare med bättre kunskaper.

Kursen är så upplagd att flygläraren skall få vidgade vyer inom sitt verksamhetsområde — teoretiskt såväl som praktiskt.

Den psykologiska delen av kursen började varligt för att på slutet utmynna i ett erfarenhetsutbyte där inga faktorer lämnades åsido. "I vad måtto är flygning lustbetonat?" "Är det -pop- att flyga?" o s v.

En flygskolas pappersarbete är många gånger betungande och antalet formulär växer för varje år. Genom denna djungel av papper blev kursdeltagarna lotsade och många problem löstes.

Erfarenheter från civil och militär flygutbildning jämfördes; när det gäller lämplighet och urvalsmetoder har den civile flygläraren mycket att lära. Den civile eleven genomgår

(Forts på sid 31)

## FLYGPLATSAVGIFTER ...

(Forts fr sid 15)

### Spanien

Jag landade först i Barcelona, där flygplanet fick stå i sex dagar. FAI-kortet accepterades i Spanien och jag behövde endast betala för tre dagars parkering. Beloppet blev 14 pesetas = 1,20 kr.

Från Barcelona flög jag till Palma de Mallorca. Ingen avgift för landning och ett dygns parkering.

Jag flög vidare till Madrid, där jag stannade i två dagar. Ingen avgift. Efter besök i Lissabon landade jag åter i Madrid. Ingen avgift.

KSAK bör uppmanera privatflygare att besöka Spanien. Det finns mycket att se och landet är ju helt idealiskt i avgiftshänseende. Spanjorerna är dessutom hjälpsamma och om man bara vet vart man skall gå kan formaliteterna klaras av mycket snabbt. Man bör dock helst kunna tala spanska.

### Portugal

Jag landade i Lissabon sent på kvällen och startade efter ca 30 timmars uppehåll tidigt på morgonen. En tjänsteman på flygplatsen konstaterade att FAI-kortet befriade mig från landningsavgift. Däremot måste jag betala 24 Esc för parkering. Dessutom måste jag betala belysningsavgift med 200 Esc för landning och 200 Esc för start. Totalavgifter blev sålunda 424 Esc = 80 skr.

KSAK bör upplysa privatflygare om att man lämpligen undviker Portugal på natten.

\*

Brevet är ett bra ex på vad KSAK gärna mottar från sina medlemmar för att kunna sprida deras erfarenheter från utlandsflygningar till andra.

Beträffande Le Bourget har KSAK i skrivelse den 13 juli i år till Secretariat Général à l'Aviation Civil i Paris påtalat samma sak och begärt att avgift endast skall uttas för begärda tjänster.

## NYTT FRÅN Lfv

(Forts fr sid 4)

ning att barnen kunna sitta bredvid varandra och att säkerhetsbältet kan anbringas runt båda."

2) BCL D 2.1 och D 2.2., "Linjefart" respektive "Luftfart i icke regelbunden trafik", momentet 4, "Flygplaninstrument och -utrustning".

Mom 4.3.2 erhåller följande lydelse: "Landflygplan skall vid all flygning vara försett med en flytväst eller annat likvärdigt individuellt flythjälpmedel för varje person ombord, lätt åtkomligt från vederbörande sitt- eller liggplats".

Av ändringstrycken till sistnämnda BCL, som senare kommer att distribueras, kommer att framgå, bland annat, att "Anm 1" till nuvarande mom 4.3.2.2 utgått. Anmärkningen har lydelsen, "Ett livbälte (simbälte) anses icke vara ett likvärdigt individuellt flythjälpmedel". Den vidtagna förändringen innebär dock icke att ett livbälte godkännes såsom flythjälpmedel i stället för flytväst.

Ovan nämnda ändringstryck kommer att utgas som ändring nr 6 till BCL D.

(Informationscirkulär 63/1966)

## FLYGLÄRARHANDBOK

Luftfartsverket har utgivit en flyglärrarhandbok, som skall användas vid utbildning av privatflygare. Denna har tills vidare utskrivits i stencilerad form och benämnes "Provisorisk flyglärrarhandbok". Avsikten härmed är att låta den tillämpas under en provperiod av ca ett år för att under denna tid erhålla erfarenheter och ge flygskolorna tillfälle att inkomma med synpunkter innan den slutligt utformas och utgives i tryckt form. Den stencilerade upplagan kommer icke att förses med något bildmateriel Senare under året avses den kompletteras med en andra del omfattande grundläggande instrumentflygutbildning av privatflygare.

"Provisorisk flyglärrarhandbok" kommer att försäljas till ett pris av 10: — och andra delen 3: —.

Flyglärrarhandboken förutsätter en något reviderad plan för den praktiska utbildningen av privatflygare och ett omarbetat utbildningsprotokoll. Den nya planen avses utgivas omkring årsskiftet. Intill dess kommer sålunda icke full överensstämmelse att föreligga mellan flyglärrarhandboken och utbildningsplanen i BCL C 7.3 bilaga 6.

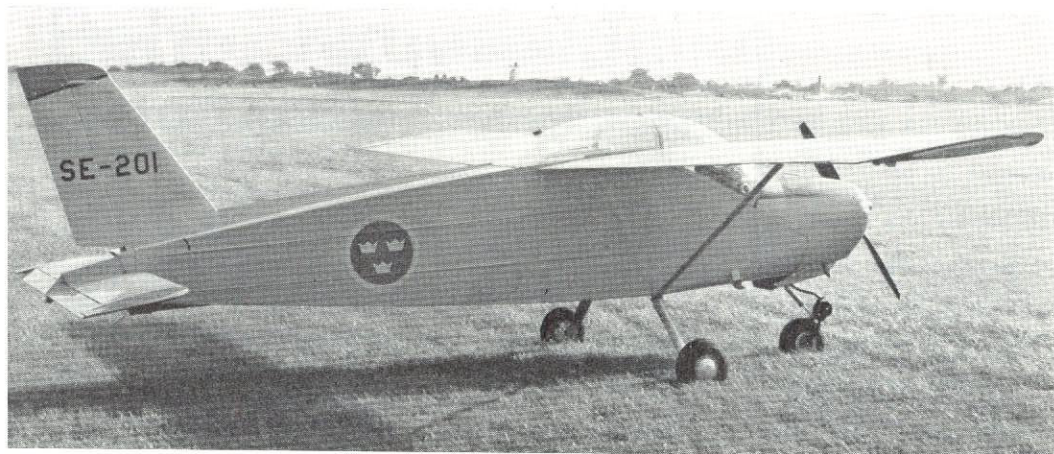
Ovannämnda "Provisoriska flyglärrarhandbok" kan rekvideras från Luftfartsverket, NOTAM-kontoret, Bromma 10. (Informationscirkulär 65/1966)

## FLYGHAVERI

Under en orienteringsflygning, som ingick i utbildningen, mötte eleven dåligt väder (sjunkande molntäckeshöjd) varför han avbröt uppdraget och avsåg återvända mot startplatsen. Emellertid började motorn att gå ojämnt för att strax därefter stoppa. Enligt uppgift drog föraren snabbt ut reglaget för "förvärmning förgasare", vilket dock icke gav något resultat. Propellern roterade hela tiden. Föraren tvingades nödlunda på ett närbeläget fält. På grund av att fältytan var mjuk slog flygplanet runt under den senare delen av utrullningen. Motorstoppet har sannolikt orsakats av isbildning i förgasaren. Emellertid utföres en närmare undersökning för att utvärdera förekomst av tekniskt fel hos motorn.

Under utredningen har konstaterats att väderleksförhållandena den aktuella dagen icke varit särskilt gynnsamma med hänsyn till förarens erfarenhet samt övningens karaktär. Det måste anses vara mycket försvarande för en elev att under övning i orienteringsflygning möta sjunkande molntäckeshöjd vid fuktighets- och temperaturförhållanden gyn-

(Forts på sid 34)



Flygvapnet har hyrt tio Militrainer — här ett av dem med militär beteckning — för "gallringsförsök" vid Krigsflygskolan.

## MFI Trainer till flygvapnet

På Krigsflygskolan i Ljungbyhed har införts ett nytt system för uttagning av blivande militärflygare. Det har visat sig att man inte helt kan avgöra de sökandes lämplighet genom test av olika slag på marken. Endast genom flygning kan man bilda sig en slutgiltig uppfattning om vederbörandes förutsättningar. Visserligen skall de prisbilliga testerna fortsätta som hittills, men de kompletteras med en kort tids tjänstgöring vid flygskolan för dem som befunnits mest lämpliga.

För att hålla kostnaderna på lägsta möjliga nivå har flygvapnet — som tidigare ingående utprovat Militrainer — funnit flygplanstypen passande för ändamålet. Tills vidare har man hyrt tio fabriksnya exemplar, som alltså försetts med svenska militära nationalitetsbeteckningar. Slår gallringsförsöken väl ut blir det troligen enbart jetflygning för eleverna när nu SK 60 (SAAB 105) kommit i bruk. Då behöver man ytterligare "gallringsflygplan", och då blir det kanske aktuellt med ett större köp från MFI. Gamla Sk 50 Safir

är ingalunda slut, men torde väl behövas ute på förbanden, där man sedan ett par decennier är hänvisad till Sk 16 för personaltransporter. Detta flygplan har ju bara två platser och är obetydligt snabbare än Sk 50, och det kan vara

på tiden att trotjänaren byts ut.

Det internationella intresset för Militrainer är mycket stort, och åtskilliga delegationer har varit här från olika flygvapen och arméer för att studera planet.

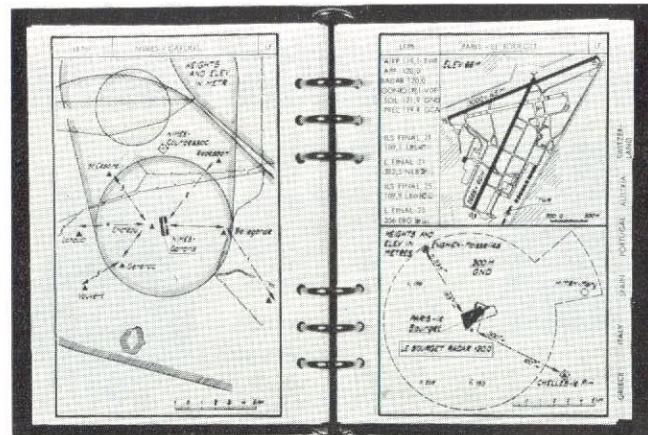
## Brandholmen blir Nygefältet

Ute vid Nyge-Aero i Nyköping har under längre tid pågått en stark expansion med inte bara stora utbyggnader utan även tekniskt utvecklingsarbete. En bidragande orsak härtill är bl a den till Nyge förlagda artilleriflygskolan.

Nyge flygplats ligger på mark, som tillhör Nyköpings stad men alla byggnader och anläggningar har bekostats av Nyge-Aero, som helt svarar för drift och underhåll. Flygplatsen är klassificerad som enskild flygplats, men de kommunala myndigheterna har en gång fattat ett principbeslut

om en utbyggnad av fältet till allmän flygplats. I väntan på att den kommunala kvarnen skall komma i gång fortsätter Nyge oförtrutet med sin utbyggnad. En förlängning i nordlig riktning av den nuvarande asfaltbanan (14/32) från 650 till 850 meter är i det närmaste klar. I sammanhanget kan också nämnas att man beslutat döpa om flygplatsen. "Brandholmen" kommer i fortsättningen att heta "Nygefältet".

Även vid den till Nygefältet förlagda artilleriflygskolan pågår en expansion. I dagarna



Detta uppslag ur SCAN-GUIDES European VFR-Guide ger en uppfattning om bokens uppläggning.

## VFR Europa runt — äntligen!

Hur många bland landets alla VFR-piloter vågar flyga utomlands? Till Malmö tar vi oss lätt

har skolan tillförts en 1:e trafikledare, som har till uppgift att för skolans räkning organisera flygsäkerhetstjänst, flyginformationstjänst och räddningstjänst. Man kan förmoda, att denna organisation även blir till stort gagn för den civila luftverksamheten inom Nyköpingsråjungen. Även artilleriflygskolans behov av väderinformation har tillgodosetts. Två gånger dagligen levererar sålunda F 11 väderstation till Nygefältet en prognoskarta över Skandinavien samt väderöversikt och prognos för Sörmland. Redan nu finns väderkarta tillgänglig att studera för besökare vid Nyge och flygräddningstjänsten finns i beredskap under alla tider som artflygS flyger.

Där finner man strax, att det på Bullofta inte går att köpa vare sig kartor eller upplysningar angående vår nästa tilltänkta landningsplats, Hamburg. Däremot får vi gärna titta i AIP Västtyskland. Beröende på anlag för frihandsteckning och vana att läsa ut det väsentliga i mängden av IFR-upplysningar, tar det oss kanske en timme av den annars så flygkorta restiden att klara ut hur vi skall ta oss ner härnäst.

Sedan blir det likadant i Hamburg. Flygplatserna säljer bara material rörande det egna landet.

En som under sina utlandsresor drabbats av dessa problem är förre ordföranden i Chalmers Flygklubb, flygunderingenjören Lars Tjernström. Efter mycket forskande i utländska källor skaffade han sig erforderliga medhjälpare och satte i gång med att sovra materialet för att få fram vettiga

upplysningar om aktuella VFR-tillgängliga flygplatser inom hela Västeuropa. I sinom tid har nu dessa sammanställts i form av ca 300 flygplatskartor plus ett 50-tal översiktskartor och diverse upplysningar av VFR-intresse. Varje karta för sig kan verka en smula spartansk — eller om man så vill lättläst. Den innehåller nämligen bara det som VFR-piloten kan ha intresse av, men å andra sidan finner denne just de fakta han eller hon behöver, såsom bansystem, radiofrekvenser, fyrfrekvenser samt vissa specialinformationer.

SCAN-GUIDES heter den nya handboken, som kan sägas vara en komplettering av SPAF-handboken, som ju endast omfattar de nordiska länderna. Visserligen innehåller SCAN-GUIDES också dessa länder men inte fullt lika utförligt, eftersom boken siktar mot en internationell krets, som i första hand torde vara intresserad av de större flygplatserna inte minst de som har tull och ordentlig service.

Rättningstjänst är ju en nödvändighet. Den ombesörjs årsvis, och första omgången ingår i priset. Framtidsplanerna omfattar kompletteringar i form av fler fält i bl a Västtyskland, där boken nu bara återger åtta flygfält, medan Storbritannien är representerat med inte mindre än 62. Uppgifter om tull, bränsletillgång, VOLMET m m skall också tillkomma. Rättningstjänsten ombesörjer detta.

Vi hoppas att kompletteringarna även kommer att omfatta uppgifter om utgivare och tidpunkt för utgåvan, eftersom det gäller viktiga fakta som så ofta ändras.

Sven Sandberg

EUROPEAN VFR-GUIDE  
Pris 60 kr.

Utgivare: SCAN-GUIDES,  
Örnsköldsvik

## ORDET FRITT

Efter att under lång tid av dåligt väder inte kunnat flyga, kom äntligen en strålande vacker dag, då man verkligen kände att man ville upp i det blå. Jag kontaktade några släktingar som är väldigt intresserade av flyg, och frågade om de ville följa med på en liten tripp. De kom direkt till flygfältet, och efter en stunds överläggning beslutade vi, att kosan skulle ställas till Borlänge, d v s Rommehed.

Efter att ha kontrollerat planet, en Cherokee 180 c, svängde vi oss upp i det blå i en härlig flygmosfär.

Vid landningen i Rommehed såg vi två flygplan på marken. Ett var en Auster och det andra kände jag inte igen, var-

för vi gick till detta. Det såg ut att vara något hembyggt.

Efter det sedvanliga "hej" frågade jag vad detta var för sorts flygmaskin. Ägaren var en av de två männen som stod vid planet. Denne tittade upp och snäste tillbaka: "Jag tror inte att läsbarheten är något vidare utspridd i Norrland". Av detta trevliga svar blev man inte särskilt vis. Så småningom listade vi ut, att det var en "JODEL". Men det kunde ju förstås inte ägaren tala om på ett trevligt sätt.

Efter detta svar var det som himlen mulnade. Vi var fyra i vårt sällskap, och vi blev alldeles tysta efter detta. En av dem frågade till slut mig, om det alltid var så snäsigt mellan flygare. Han hade aldrig kunnat drömma om något sådant.

Ärade redaktion. Ni kanske inte tycker om att ta in detta i Eder förut så välskrivna tidning, men jag hoppas ändå att

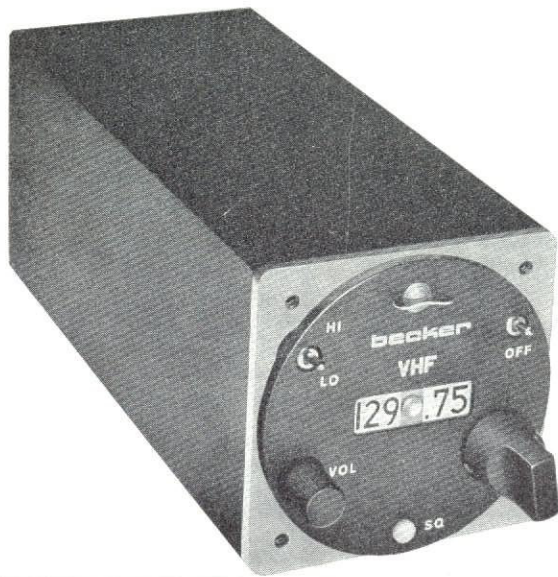
## MANUSKRIFT OCH BILDER

bör vara redaktionen tillhanda senast den 15, månaden före utgivningsmånaden.

det kommer in någon gång, och denne "jodelägare" också ser artikeln och att han drar sig till minnes den dagen. Jag tror inte att han var från Dalarna, ty så otrevliga har aldrig dal-karlarna varit vid tidigare tillfällen. Tvärtom.

Högaktningfullt  
KSAK- och CHEROKEE-  
beundrare från X-län

## becker



## AR 10 s segelflygradio

**Antal kanaler 10**

**Frekvensområde:**

**117,90—135,95 mc**

**Vikt: 1,75 kg**

**Dimensioner: 82×82×232 mm**

**Strömförbrukning: 60 milliamp.**

**Representant:**

**OSTERMANS AERO AB**  
STOCKHOLM-BROMMA 10  
Tel. 08/28 28 40

## KSAKs FÖRSÄLJNINGSPARTIKLAR



### KSAKs EMBLEM

#### Medlemsmärke

Valfritt med kråsnål eller klack, i guld och blå emalj, 10 mm+kronan. 6: —.

#### Klubbjackmärke

Äkta guldbroderi 80×70 mm. 25: —.

#### Jackmärke

konstvävt, KSAK-märke med eklövskrans, 3 färger, 75 mm brett. 4: —.

#### Vävt märke

Enklare kvalitet. 30 mm brett. 2: —.

#### Mössmärke

Hög kvalitet med äkta guldbroderi. 28: —.

#### Vagnmärke

för bil eller flygplan, 70 mm+kronan.

emalj och förgyllning 40: —  
lackerat och förgyllt 30: —

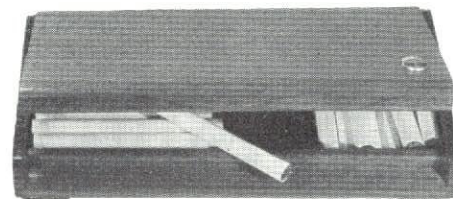


#### Manschettknappar

Hög kvalitet. Per par 18: —.

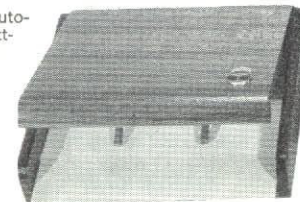
#### Berlock

Samma märke som ovan utfört som berlock i kontr. silver, förgyllt och emaljerat. 15: —.



### SKRIVBORDSSET

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



#### Cigarettskrinet

säljes även separat 20: —.

#### Pappersautomaten

säljes även separat, komplett med papper 15: —.



#### Sportflygarring

i 18 karats guld med namn och certifikatnummer i gravyr. 125: —.

Uppge namn och cert-nr samt ringstorlek vid beställning.

#### Tändsticksfodral

i mässing för minlatyraskar. 1: 50.

Till KSAK, Skeppsbron 40, Stockholm C

Härmed rekveras följande artiklar att sändas mot postförskott

## SOS-halsduk

(de kungl klubbarnas hjälpfläga) presenterad i KSAK-NYTT nr 5/66. 7: —.

Namn .....

Bostad .....

Postadress .....

# Flygglotteriet 1966 - 67

Sedan alla tillstånd blivit klara har vi nu satt igång det nya flygglotteriet. Det förra gick bra och vi hoppas att detta skall gå ännu bättre. En hel del klubbar har ännu inte upptäckt vilka stora provisioner som utgår till klubbarna. En klubb som säljer 10 000 lotter får sålunda 9 000 kronor i provision! Lottpriset har vi sänkt till 2:50, så det bör bli lättare sälja. Vinsterna är storfina. Nya Volvo 144, nya SAAB med Taunus-motor, båda givetvis modell 1967, campingbåt Mysingen 1 med 35 hk Chryslermotor, 10 st segelflygutbildning till C-diplom (alt Elektrolux Assistent nr 4) m.m. 3 850 vinster alltså till ett värde av 189 138 kronor.

Har du tänkt på att KSAK är en sammanslutning över alla

gränser. Vi är en kunglig klubb under prins Bertil som hedersordförande och Kooperativa Förbundets chef Harry Hjalmarson som ordförande. Som ordförande i flygglotteriet (och som en av våra främsta gynnare) har vi Gösta Ahlén, chef för Ahlén och Tempovaruhuset. Nu saknar vi bara Turitz-Epakedjan. Men vi har också en rad andra stora gynnare inom svenskt affärsliv, utan vilkas hjälp KSAK svärigen skulle ha kunnat arbeta som den nu gör för svenskt allmänflyg.

Detta som en parentes till lotteriet, som också är av mycket stor vikt för vår ekonomi och verksamhet. Vi behöver hjälp från alla våra klubbar. För att våra enskilda medlemmar också skall kunna

köpa lotter kommer vi i ett senare nummer att införa en rekvisitionsblankett som underlättar lottköp.

Dragning i lotteriet blir den 7 mars och vinstlistan utkommer omkring den 1 april.

En hel del klubbar önskar lottförsäljning under sommaren. Eftersom ett lotteri inte får utsträckas över 6 månader går detta inte utan vidare. De medhjälpare som i nuläget säljer huvuddelen av lotterna förordar ett vinterlotteri framför ett sommarlotteri. Vi har dock inte släppt tanken på en framtida omläggning av lotteriet — kanske till sommarlotteri, kanske till kvicklotteri. I nuläget följer vi dock den gamla goda regeln: "Ändra inte på vinnande spel".

## HJÄLP- FONDEN UTDELAR

Ansökan om bidrag ur Svenska Flygares Riksförbunds Hjälpfond, 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 omkomna flygare enligt mom. a) ovan, vilka till sin försörjning varit beroende av den avlidne.

## Italien har slopat kravet på carnet

Under senaste året har tveksamhet rått beträffande nödvändigheten av carnet för resa till Italien. (Se KSAK NYTT 4/66 sid 31 och 5/66 sid 30). KSAK har efter förfrågan nu fått officiellt besked från såväl FAI som Italienska Aeroklubben att carnet numera icke fordras för flygning till Italien. Carneten har ersatts med ett certifikat (gällande 1 år och för upprepade resor) som på begäran utfärdas av de italienska tullmyndigheterna. Certifikatet skall återlämnas vid utflygning från Italien eller senast 1 år från utställningsdatum.

## Samarbete KSAK-SPAF i allmänflygfrågor

Vid ett sammanträde i slutet av september mellan representanter för KSAK och SPAF som man överens om att utreda möjligheterna till samverkan när det gäller frågor av betydelse för allmänflyget. Diskussionerna, som får ses mot bakgrund av en resolution som framlades vid allmänflygdagen i våras, resulterade i att man drog upp vissa riktlinjer för samarbetet.

### Aviation Week billigare

KSAK har träffat överenskomelse med McGraw-Hill Publications beträffande nedsatt pris vid prenumeration på AVIATION WEEK and space Technology. Ordinarie prenumerationspris per år är 131:25, men KSAKs medlemmar, såväl direktanslutna som indirekt anslutna, erhåller ett prenumerationspris på kr 52:50 per år. Vid prenumeration skall hänvändelse göras till distriktsrepresentanten, S Dasgupta, Fack Stockholm 4 Tel 0760/136 80. Postgiro 40 16 19.

### Bättre flygutbildning

(Forts fr sid 24)

ingen psykologisk test t ex. Och hur många ekonomiskt beroende flygskolor ber en elev sluta sin utbildning?

Under kursen delades det ut instruktionsmaterial som senare lätt kunde anpassas på den egna skolan.

Toppämnet på denna kurs var som sig bör flygtjänsten, som utfördes på flygplantyperna Saab Safir, Cessna 150 och 172, samt Piper Pa-28. Ett antal övningar ur den nya flyglärlärohandboken kördes på dessa flygplan tillsammans med flyglärare från F5. Instrumentflygningen och den avancerade flygningen stod högst i kurs ända tills ett flygpas med F5s jetskolplan 28-an satte prickerna över i:et.

Hela denna kurs präglades av en hjärtlig anda från alla håll inte minst från värnarna på F5 som gjorde allt för trivseln.

Med vidgade vyer och kunskaper skildes så kursens deltagare i en fast förvisning om att dessa kompletteringskurser har ett stort behov att fylla då det gäller flygutbildningen i Sverige.

Lenmart Scherдин

### Flytvästar

### Libvbåtar

### Flygbeklädnad

### Syrgasmateriel

### Nödproviant

### Nödsignalmateriel

### Hjälm

### Sjukvårdsmateriel

### Nödutrustning

### av olika slag m m

Ompackning, årsbesiktning, provning och vinterförvaring av fallskärmar utförs av godkända kontrollanter.

Vi utför även översyn på syrgasmasker, flytvästar, libvbåtar m m.

# FOLA

KONTOR:  
Vedevägslingan 20, Bandhagen  
Tel 08/47 83 94

VERKSTAD:  
Vintervägen 3, Nyköping  
Tel 0155/133 53

Prislista har utsänts till flygklubbarna.

## GAUERS 6521

VHF 108-136 Mc/s

MV 530-1600 Kc/s

LV med flygfyrerfrekvenserna 200-400 Kc/s

INKOPPLINGSBAR SQUELCH

Frekvensomkoppling med tryckknappar

Separat avstämning för VHF och MV-LV, uteffekt 800 mW

Teleskopantenn och ferritantenn

8 stavbatterier à 1,5 V



**Komplett 433 kr + oms**

6 mån garanti, 10 dagars returrätt



## MEDICINSKA & TEKNISKA INSTRUMENT

OBS NY ADRESS: Vesslevägen 28 Lidingö, tel 08/765 73 97



## Från klubbarna

# Scouting - rekryteringsbas?

Kul att någon tog upp frågan om flyg och scouting igen (i KSAK NYTT nr 5/66, sid 46). Men scouting som lösning av rekryteringsproblemet, går det?

Jag har själv jobbat en hel del med flygscouting och tror fortfarande att det borde gå att driva en sådan verksamhet. Det finns emellertid många problem som måste lösas, bland dessa inte minst förhållandet till annan scoutverksamhet och till flygklubbarna.

Scoutpatrullen, gänget, fungerar så att både lagandan och individens naturliga förutsättningar utvecklas. En scoutavdelning kan mycket väl syssla med t ex modellflyg med bibehållande av den arbetsform som är karaktäristisk för scouting. Kontakten med de andra scoutgrupperna spricker dock gärna. Flygscouterna blir så specialiserade att de inte kan

lika mycket orientering, matlagning, lägerteknik, naturkunskap etc som kompisarna i de andra avdelningarna. Blandar man däremot ut programmet med för mycket "skogsscouting" blir det inget resultat av modellflygandet och grabbarna tröttnar. Kontakterna med de andra flygklubbar är också besvärliga. Även om flygintresset är gemensamt för båda parter kan "livsstilen" vara så olika att kontakterna inte blir så lyckade. Annars går det mycket bra att driva en flygscoutavdelning.

Segelflygning blir aktuellt först för rover- eller senior-scouterna. Självfallet måste dessa scoutgrupper i så fall samarbeta med en "vanlig" flygklubb, eftersom en liten scoutgrupp knappast kan driva egen flygverksamhet. Deras naturliga anknytning är emeller-

tid scoutkåren de tillhör, och de blir därför alltid mer eller mindre gäster hos flygklubben. Om flygklubben rekryterar sina medlemmar från en sådan grupp kan det nog bli gnissel i samarbetet med scoutkåren. Den och dess eventuella moderorganisation vill kanske behålla sina medlemmar.

Scoutstilen passar annars utmärkt in i segelflygsammanhang. När jag vid ett tillfälle var bas för ett segelflygarläger med en del grabbar av "bil-lånartyp" som deltagare tillämpade jag scoutmetodik för att få någon stil på lägerdelen av verksamheten, och det fungerade efter beräkning.

Det verkar som om insändarskribenten tänkte sig att scouterna skulle sköta intendenturen och lägerorganisationen på segelflygläget, medan de övriga medlemmarna ägnar sig åt flygning. Jag kan garantera att en sådan uppdelning kommer att spricka. Att organisera och leda den delen av verksamheten kan naturligtvis passa en flygintresserad scoutledare. Jobbet måste sedan vara lika för alla. Kan scoutgänget i klubben väcka intresse för lägertekniken och hjälpa till med den sidan av utbildningen, så att alla kommer på jämställd nivå, då har man kanske kommit en bit på väg mot ett vettigt samarbete. Men lycka till i alla fall i Älvsby Flygklubb!

Jonas Nauclér

## MANOMEKO

Flight Instrument Repair Station  
Certificate No. 41

Årskontroller, reparationer och översyner av flyginstrument.

Snabba leveranser, humana priser.

Nyöversedda gyroinstrument till försäljning.

**Box 645, Sundbyberg 6 - Tel. 08/266900**

## Finskt rally till polcirkeln

Det mest uppmärksammade finska flygevenemanget 1966 var "International Polar Circle Air Rally" den 12-19 juni. Syftet med rallyt var dels att göra Finland känt utomlands dels propagera för flygturism.

Rallyt gick från södra Finland till polcirkeln och tillbaka, således på routen Åbo - Vaasa - Rovaniemi - Kuopio - Helsingfors, en sträcka på ca 1700 km.

24 flygplan med 52 passagerare deltog. De tävlande kom från fem olika länder, sju från Schweiz, fyra från Tyskland, en från Holland, en från Sverige och elva från Finland. Två flygplan hade kvinnliga piloter, den ena var från Tyskland, den andra från Finland.

Tävlingen bestod av tre de-

lar: ankomsttävling, specialprov och precisionslandning. Landningstävlingen arrangerades vid midnatt i polarstaden Rovaniemi, och i Helsingfors genomfördes en luftshow och en precisionslandningstävling utanför rallyt på den avslutande dagen.

Vädret var förträffligt under hela tävlingen, vilket bidrog till att göra evenemanget till en succé! Deltagarna njöt

## Nya och förnyade Sportlicenser 1966

A 67 Jan Andersson  
A 100 Kurt Andersson  
A 101 Olle Hellström  
A 102 Kjell Åke Rosengren

av solen och det vackra sjölandskapet. Arrangörerna har all heder av en perfekt genomförd tävling.

International Polar Circle Air-Rally 1966. Resultat

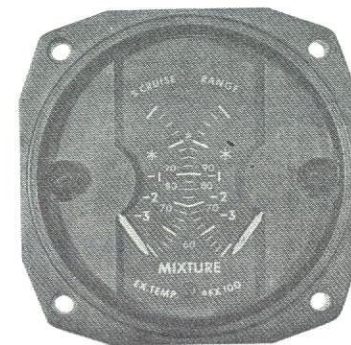
Namn	Flygplan	Land	Poäng
1. Harri Erpilä	Sud-Commodore	Finland	38
2. Jan Stålhammar	Sud-Horizon	Sverige	42
3. Ernst Haase	Cessna 172	Tyskland	54
4. J Uhari	Saab Safir	Finland	54
5. Tuomainen	Saab Safir	Finland	55
6. Georges Chatelain	Piper Comanche	Schweiz	56

## ALCOR AVIATION INC.



ALCOR UTRUSTNING FÖR  
BLANDNINGSKONTROLL  
OCH FELSÖKNING

Ger bättre bränsle-ekonomi  
Mindre motorslitage



Representant:

**OSTERMANS AERO AB**  
STOCKHOLM-BROMMA 10  
Tel. 08/28 28 40

## NYTT FRÅN LFF

(Forts fr sid 25)

samma för utbildning. Utöver den uppmärksamhet, som åtgärderna att motverka utbildningen kräver, måste föraren gradvis ägna vädersituationen allt större uppmärksamhet för ett bedömande och beslut om fortsatt flygning eller icke. Detta kan leda till sena eller direkt felaktiga beslut och åtgärder. Under sådana omständigheter minskar i motsvarande utsträckning förarens uppmärksamhet på den avsedda uppgiften och övningsändamålet går förlorat. Luftfartsverket får med anledning av det inträffade rikta en uppmaning till flyglärare att planlägga elevers övningar så att denne får tillfälle utföra avsett övningsmoment — så långt det är möjligt — utan störande inverkan från andra faktorer.

(Informationscirkulär 66/1966)

## ARBETS- OCH TELEFON- TIDER VID LUFTFARTS- VERKETS CENTRALFÖR- VALTNING

1. Arbetstid måndagar—fredagar:

1 sept—30 apr, 0810—1700

1 maj—31 aug, 0810—1620

Från och med den 1 okt 1966 tillämpas följande arbets- och telefontider vid luftfartsverkets centralförvaltning:

Lördagar stängt.

2. Expeditionstider för kassakontorer och försäljningen av publikationer: 0900—1130, 1300—1600.

3. Telefontider för certifikatexpeditionen:

Förfrågningar per telefon gällande certifikatansökningar, som ingivits till luftfartsverket, må endast göras kl 1100—1200 och 1300—1500. Denna begränsning gäller i första hand förfrågningar på certifikatexpeditionen men även förfråg-

ningar av nämnda slag hos certifikatsektionens övriga tjänstemän bör göras under nämnda tider.

4. Telefonväxeln är som regel bemannad endast under ordinarie arbetstid.

(Informationscirkulär 68/1966)

## NY TULLFLYGPLATS FÖR ESKILSTUNA

ESKILSTUNA militära flygplats (ESCT) är numera tullflygplats i stället för ESKILSTUNA/Ekeby.

(NOTAM A 1126/1966)

## KARLSKOGA FLYGPLATS

Vid KARLSKOGA flygplats är bana 05/23 ej lämplig att använda tills vidare. Banmarkeringarna är borttagna.

Ref AIP-SVERIGE, sida AGA 2—6.

(NOTAM B 2033/1966)

## T I L L S A L U

### BILLIGT BEGAGNAT!

Är Du på jakt efter ett begagnat flygplan? Då lönar det sig med ett besök hos oss. Vi har ett 20-tal begagnade plan av märken Piper, Cessna, Beech, Auster, Beagle, MFI, Morane Saulnier, Smaragd m fl i prisklass från 5.000 kr och uppåt.

### NYGE-AERO

Box 31 Nyköping Tel 0155/82520 (vx)

### HANDBOK

#### i radiotelefonering och navigering

Fjärde upplagan nu utkommen. Aktualiserad och förbättrad. Plastpärm, A5 format. Ombärlig vid cert förberedelser. Rekommenderas av KSAK och myndigheterna.

Sändes portofritt mot 30:— kr på postanvisning till

Bernt Thenör

Våxnäsgratan 1, Karlstad - Tel 054/834 45

### FJÄRRKOMPASS (magnetsystem)

komplett 12 V 750:—, R. Ohlund 040/46 31 34.

### Duplicerat kompendium i navigation

omfattande kravet för privatflygcertifikat, kr 25:—.

J-O Vossman, Delsbo, tel 0653/151 51.

### Tiger Moth med defekt motor. Gipsy Major I

Gångtid flygkropp 846 tim. Skidor.

Kiruna Flygklubb, tel. 0980/127 56.

## U T H Y R E S

Cherokee 180 C, 360 kanaler, VOR, ADF

Cherokee 140, 360 kanaler, VOR, ADF

Supercup 150, 90 kanaler, bogserkoppling

KATRINEHOLMSFLYG AB

Einar Pihl Tel 0150/187 00

### Cherokee 140, 4-sitsig

mörkerutrustad, med VOR, uthyres för längre eller kortare tid

Borås Flygklubb

Upplysningar och bokning genom Bernt Larsson,

Tel 033/11 94 69, 11 68 40

# 3 PIPER-DOMINANTER

BLAND LANDETS FLYGSKOLOR OCH KLUBBAR



## Cherokee

### 180

Allround-flygplan uppskattat bland flygskolor och klubbar. Enastående lastförmåga.

## Cherokee

### 140

En utomordentlig "draghäst" inom segelflyget. Landets prisbilligaste fyrsitsiga flygplan.



## Super CUB

Luftens "folkvagn". Uppskattat skolplan och utmärkt för bogsering av segelflyg och reklamsläp.



Generalagent för Piper i Skandinavien:

## NYGE-AERO / AB NYGGEVERKEN

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