

Allt från nit och bult till propellrar och motorer



30.000 olika detaljer finns ständigt i lager vid vårt centralförråd på Bromma Flygplats. Vi kan leverera det mesta från nit, bult och brickor till propellrar och motorer för de vanligast förekommande flygplantyperna.

Till Er tjänst ställer vi allt detta plus vår erfarna och vältränade personal, som alltid är beredd att ge Er den bästa service.

Kontakta vår reservdelsavdelning så snart Ni har ett behov av reservdelar eller material. Era beställningar kommer att effektueras snabbt och till förmånliga priser.

OSTERMANS AERO AB

BROMMA FLYGPLATS, BROMMA 10

GODSADRESS: SUNDBYBERG - TELEFON 08/28 28 40

Nytt från LFS

Luftfartsinspektionen i nya lokaler

Luftfartsinspektionen har nu flyttat från de nuvarande lokalerna vid Västerbroplan till det sk Höganäshuset, Karlsbodavägen 9—11, beläget invid Bromma flygplats.

Ny postadress:

Kgl luftfartsstyrelsen
Luftfartsinspektionen
Fack
BROMMA 10

Ny telefonväxel: 83 06 10

Nya direkttelefoner:

Överingenjör Ljungh	29 17 12
Luftfartsinspektör Larsson	29 17 15
Luftfartsinspektör Gävert	29 19 44
Byrådirektör Nylén	29 19 45
Luftfartsinspektör Backman	29 19 46

Ärenden, som handlägges inom luftfartsinspektionen bör — för att snabbare komma luftfartsinspektionen till handa — ställas till den här ovan angivna nya postadressen. Såsom *exempel* må nämnas ärenden rörande behörighetsbevis, flyghandböcker, hjälpflyg, luftfarts-certifikat (inkl läkarhandlingar), luftfartsolyckor, luftfartsskolor, luftfartygsregistret, luftvär-dighet, tillstånd till luftfart i förvärvssyfte och typgranskning.

Bilbensin för flygmotorer

KSAK NYTT nr 1/1964, sid 10, står be-träffande bensin i beskrivningen av Militrai-tern: "Konstruktionen är ju dessutom ytterst enkel, och motorn klarar sig på vanlig bilben-sin."

KSAK vill framhålla, att detta gäller för nöd-lägen eller under fälmässiga förhållanden (i krig).

Fortfarande gäller vad som i Lfs TMI 8, 21 mars 1962, framhålls beträffande flygmotorer: "Luftfartsstyrelsen önskar framhålla vikten av att rätt slag av bränsle användes till flygmoto-rer (kolvmotorer). Motortillverkarnas rekommendationer härvidlag måste noggrant iakttagas. Användandet av felaktigt bränsle kan på kort tid leda till allvarliga störningar genom avlag-ringar på tändstift, brända ventiler, korrosion m.m."

Motortillverkarens rekommendation för Con-tinental O-200-A är 80/87 oktan (flygbränsle).

Forts. sid. 36

KALLELSE till sammanträden



Direktanslutna Medlemmars Årssammanträde

äger rum torsdagen den 5 mars 1964
i KSAK-huset, Skeppsbron 40, 2 tr.
Samling med cocktails kl 17.00, års-
sammanträde kl 17.30.

KSAK:s Valberedning

sammanträder lördagen den 4 april
1964 i Philips-huset, Lidingövägen 50,
kl 09.00.

KSAK:s Styrelse

sammanträder lördagen den 4 april
1964 i Philips-huset, Lidingövägen
50, kl 10.15. Gemensam lunch kl
12.30.

Styrelsen håller konstituerande sam-manträde omedelbart efter årsmötet.
(Se nedan!)

KSAK:s Årsmöte

hålls lördagen den 4 april 1964 i
Philips-huset, Lidingövägen 50, kl
14.15.

Därefter anordnas en subskriberad
middag.

Direkt kallelse till årsmötet kommer
att utgå till anslutna flygklubbar om-
kring månadsskiftet februari—mars.

Anmälan om deltagande kommer att
begäras till dagarna omkring den 14
mars.

Philips Elektronikstudio

där årsmötet äger rum är en av Euro-pas tekniskt mest välutrustade lokaler.
En specialvisning med utnyttjande av
alla studios resurser ordnas för års-mötesdeltagarna.



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 (130×185 mm)	350: -
1/2-sida (130× 90 mm)	230: -
1/2-sida (62×185 mm)	230: -
1/4-sida (130× 45 mm)	125: -
1/4-sida (62× 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 1964

Norskt guld till Nils Söderberg

Norsk Aero Klub's högsta utmärkelse, guldmedaljen, har tilldelats KSAK-chefen generalmajor Nils Söderberg. Den förnämliga utmärkelsen överräcktes vid NAK's årsmöte 31 januari.

Sverige vann

International Postal Contest 1963

Sverige har relativt obemärkt vunnit en stor internationell modellflygtävling, den största som ordnats utanför VM. Som organisatörer stod flygklubben i Norwich, England, vilken söndagen den 27 oktober förra året utlyst "Postal Contest" i Sverige, Norge, Danmark, Nya Zeeland, Australien, U.S.A., England och Canada. Varje land ställde upp minst ett tremannalag. Sveriges färger försvarades av Uppsala Flygklubb, som ju lyckats bra de senaste åren. Uppsalaborna mönstrade två lag, ett på hemmaplan och ett som deltog i smålandstävlingen om Oktoberkannan. Smålandstävlingen gick i lagmomentet till Uppsalatrion Hans Wassén, Lars-Olov Larsson och Nils-Erik Hollander. Deras lagtid — 2467 sek — hemförde även första platsen i den internationella tävlingen.
Resultat:

1. Uppsala, lag 1 (Wassén, Larsson, Hollander) 2467 sek.
2. S.C.A.T., USA 2410 sek.
3. Uppsala, lag 2 (Wall, Wahlund, Sundstedt) 2404 sek.
4. Norwich, England 2289 sek.
6. Baerum, Norge 2084 sek.
8. Melbourne, Australien 1978 sek.
9. Christchurch, Nya Zeeland 1921 sek.
14. Montreal, Canada 1644 sek.
15. Gentofte, Danmark 739 sek.

Proxyflygning förekom i Norge, där Roar Mikaelen inte kunde ställa upp personligen med sin segelmodell, eftersom han gifte sig samma dag. Individuellt placerade sig hans modell bäst bland alla andra! Danmark hade inte fullständigt lag. Deras lagtid är fröken Lotte Nergaards prestation i klass A 2.

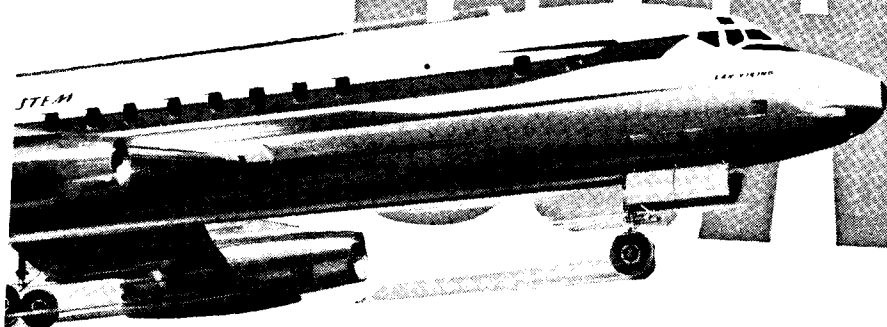
1964 års tävling går den 25 oktober, och då gäller det för uppsalaklubben att försvara sin seger.

Omslaget:

Skogsbrand! KSAK-piloten har larmat per radio. Hjälpen är på väg. — Foto: Tage Berggren, Västerås.

SAS

HAR RESURSERNA
PÅ



OGH ERBJUDER ER:



DC-8 JET EXPRESS

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

32 SAS-KONTOR I USA



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



RESEGUIDE FÖR USA

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

VÄRLDSUTSTÄLLNINGEN I NEW YORK



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

DIREKT FRAKTLINJE TILL USA



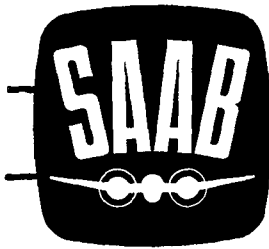
SAS DC-7F till USA och Kanada har 112 m³ och 15 tons flygande lastkapacitet. Ni levererar på dagen med SAS-frakt på natten!

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

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

SAS

— på hemmaplan till 5 kontinenter



NORRKÖPING

i nyttoflygets tjänst

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

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

Sänd mig närmare upplysningar om

.....

Namn:

Adress:

Postadress:

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

SVENSKA
AEROPLAN
AKTIEBOLAGET
Helikopteravdelningen

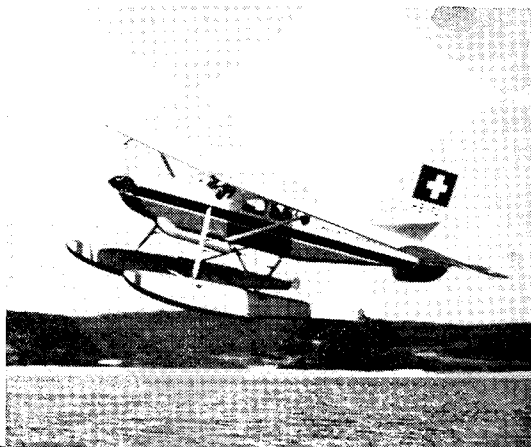
Kungsängens Flygplats,
Norrköping
Tel. 011/600 42

PILATUS PORTER

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

DATA OCH PRESTANDA:

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



HUGHES 269A

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

DATA OCH PRESTANDA:

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



MORANE-SAULNIER RALLYE

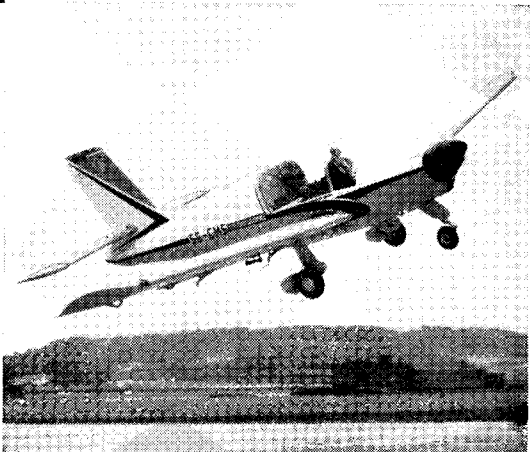
Super Rallye är ett synnerligen ekonomiskt tresitsigt rese- och skolflygplan, som är mycket lättfluget och säkert. Planet, som är helt i metall, är midvingat med fribrärande vinge och medger genom sin korta konstruktion verkligt god sikt. Super Rallye är godkänd för segelflygbogsering. En version med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

DATA OCH PRESTANDA:

RALLYE CLUB

SUPER RALLYE

Motor:	100 hkr	145 hkr
Startvikt:	775 kg	850 kg
Marchfart:	185 km/tim	210 km/tim
Stighastighet:	3.0 m/s	5.4 m/s
Max räckvidd:	800 km	1100 km



L I V S F A R A !

Höga radio- och TV-master

Sedan några år pågår en intensiv byggnadsverksamhet för att åstadkomma en fullständig täckning av landet beträffande FM-radio och TV. Därför erfordras ett stort antal höga antennmaster med höjder mellan 100 m och 320 m över marken. Planer föreligger dessutom på att i framtiden öka höjden av vissa master till cirka 350 m.

För närvarande finns, utöver ett mycket stort antal master med höjder understigande 100 m, 32 master med höjder mellan 100—200 m och 40 master med höjder mellan 200—320 m.

Utöver de nu befintliga masterna planeras under de tre närmaste åren cirka 30 master med höjder mellan 100—200 m och lika många med höjder överstigande 200 m.

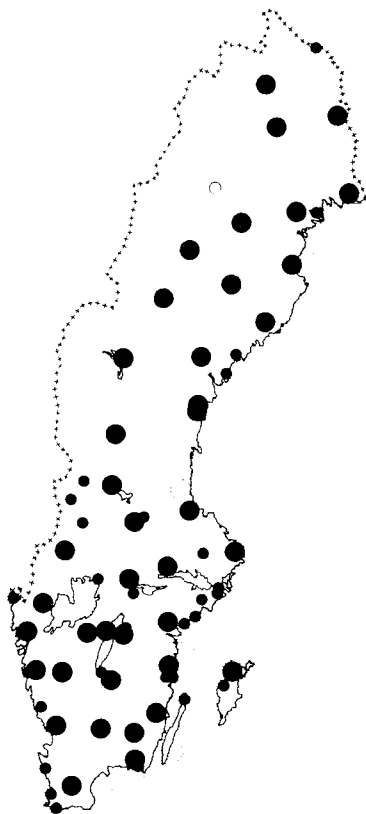
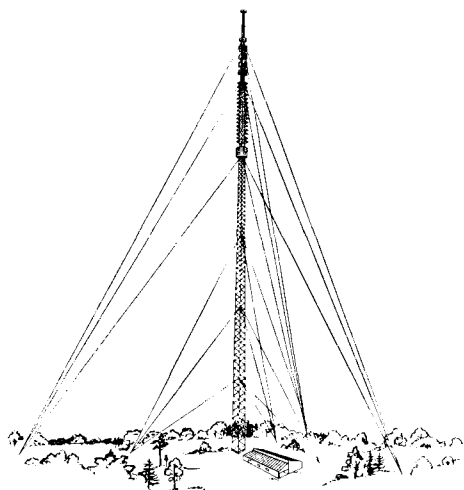
Detta stora antal höga master måste anses innebära avsevärda risker vid flygning på låg höjd och under dåliga väderleksförhållanden.

Försök pågår för närvarande med att framställa nya typer av högintensiva hinderljus för markering av höga hinder. Sådana ljus anses nödvändiga för att ett hinder, som är svårt att upptäcka, skall kunna upptäckas i så god tid, att undanmanövrer hinns utföras. De högintensiva ljus som nu finns *kan endast placeras på masternas toppar* och kompletteras därför med konventionella lågintensiva röda hinderljus på

olika nivåer. Det bör observeras, att dessa höga master är försedda med från luften så gott som osynliga stag. För en 320 m-mast är markfästena för dessa stag placerade ända upp till 170 m från mastens fot.

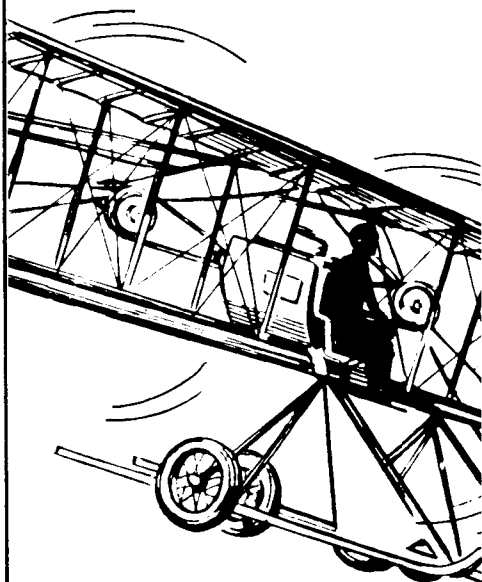
För detaljerade upplysningar om befintliga master försedda med hinderljus hänvisas till AIP — SVERIGE, del AGA 3 samt NOTAM — SVERIGE.

INFO 6/64



Teckenförklaring: Fylld stor cirkel: befintliga master över 200 m, fylld liten cirkel: befintliga master 100—200 m, öppen stor cirkel: planerade master över 200 m, öppen liten cirkel: planerade master 100—200 m.

Forts. sid. 38



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 förutsättningar.

GOODYEAR

Snöröjda flygplatser

På begäran av Örebro Bil- & Flygklubb resp Östra Sörmlands Flygklubb kommer Örebro flygplats och Vängsö flygplats att hållas snöröjda under vintern.

Sålunda kommer vid Örebro bana 09/27, 800 × 40 m samt taxibana att hållas snöröjda.

Vid Vängsö kommer bana 13/31, 750 × 40 m samt taxibana att hållas snöröjda. Skisser återfinns i Notam Sverige nr 2008 resp 2009.

Däremot meddelas att flygplatserna i Dala-Järna, Siljansnäs och Nyckelmyran icke kommer att röjas.

Flygplatserna i Sunne och Karlskoga hålles tills vidare stängda för all trafik.

Flygplatstaxorna

Den i Sverige tillämpade maxgränsen för lätta flygplan ligger som bekant vid 2.000 kg. I Danmark har gränsen höjts till 2.500 kg. Detta innebär att årskort i Danmark nu kan tecknas för en betydelsefull grupp av flygplan som i Sverige saknar denna förmån.

Flygplatstaxorna brukar i regel samordnas mellan Danmark, Norge och Sverige. I detta fall synes danskarna ha genomfört ändringen utan att samråd skett.

Redan för ett år sedan har emellertid KSAK väckt förslag i FAI om rekommendation till ICAO angående höjning av gränsen för lätta flygplan till 2.500 kg.

Beträffande de större typerna av lätta flygplan har utvecklingen medfört bättre utrustning och ökad motorstyrka. Detta har i sin tur fört med sig, att den hos oss tillämpade 2.000-kilogramsgränsen överskridits med betydande ekonomiska konsekvenser.

Enligt vad KSAK-NYTT erfarit skall ett skandinaviskt luftfartsmöte inom kort ta upp frågan och vid samma tillfälle behandlas frågan om belysningstaxorna. Detta är anledningen till att belysningstaxan ej justerats i den nya flygplatstaxan.

Livförsäkringars giltighet vid flygning

Efter samråd med KSAK har för de svenska livförsäkringsbolagen fastställts följande i avseende på tilläggspremier.

Enligt allmänna försäkringsvillkoren gäller försäkringen utan att tilläggspremie behöver erläggas

- a) om den försäkrade är passagerare,
- b) om den försäkrade tjänstgör på luftfartyg i regelbunden trafik (linjefart),
- c) om försäkringen är minst 10 år gammal.

I övrigt gäller fr o m 1/6 1963 nedanstående bestämmelser.

Tilläggspremie
för helt år i $\frac{1}{100}$
av risksumman

A Inom Sverige

1. Yrkesmässig provflygning och avancerad flygning i samband med uppvisning eller tävling eller träning härför 5 $\frac{1}{100}$
2. Övrig flygning (inklusive tävlingsflygning, omfattande navigerings-, precisions- och landningsprov, arrangerad av KSAK eller därtill ansluten klubb 0 $\frac{1}{100}$
3. Fallskärmsbhopning 3 $\frac{1}{100}$

För att försäkringen skall gälla förutsättes att flygning resp fallskärmsbhopning sker i enlighet med Kungl. Luftfartsstyrelsens bestämmelser.

B Utom Sverige

1. Med reguljär internationell linjefart jämförbar charterflygning 0 $\frac{1}{100}$
2. Övrig flygning och fallskärmsbhopning specialtarifieras.
3. Försäkring gäller utan tilläggspremie efter individuell prövning vid affärs- och privatflygresor inom Europa vid landning på i vederbörande lands AIP upptagna flygplatser 0 $\frac{1}{100}$



aviation sales scandinavia helicopter sales scandinavia

106 B VANGDEVEJ - COPENHAGEN GENTOFTE - DENMARK
TELEGRAMADRESSE „REITZING“, TELEFON 69 16 55

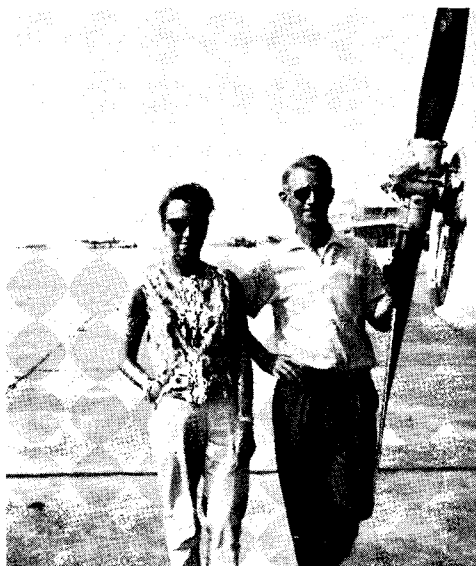
Flyg för varje ändamål

Alla typer av helikoptrar, nya och begagnade. — Militära luftfartyg. — Douglas DC-3, 4, 6 och 7. Convair 240, 340 och 440. Lockheed Constellation. — Sport- och affärsflygplan, nya och begagnade, stora och små.

Reservdelar och tillbehör, radio m. m.

Kullager, motorer och tillbehör, propellrar, pumpar, rotorblad, verktyg, ventiler, aktuatore, skidor, flottörer, sprutanläggningar, radar, kompasser m. m.

SÖDERUT MED CPL



Vi lättar från flygplatsen vid Höganäs på eftermiddagen den 5 augusti. Navion Cesar-Petter-Ludvig är maxlastad och behöver det mesta av stråkets dryga 800 meter för att komma i luften. Uttullning är avklarad och vår destination är Hannover enligt till Bulltofta briefing telefonanmäld färdplan.

Bella—Presto—Robby danska radiofyrrar och radiokompassen hjälper oss söderut mot Femern Belt. Vår färdlinje går väster om Kastrup kontrollzon och med kurs på den tyska Michaelsdorfffyren styr vi ut över Beltet mot en under de första minuterna osynlig tysk kust. Vi inpasserar i ADIZ en timme efter starten i enlighet med färdplanen.

Från Michaelsdorf går färden stort sett söderut mot Lübeck. Jag gör ett försök att anmäla min inpassering i ADIZ till Hamburg Kontroll, men sändaren tycks inte nå fram från 400 meters flyghöjd. Vi fortsätter öster om Hamburg TMA mot Barthelsdorf och lämnar ADIZ 45 minuter efter inpasserandet.

Då vi närmar oss Hannovers inflygningsfyr belägen öster fältet, får jag efter anrop klart till lång final bana 28. Kl 17.48 rullar vi ut på banan och taxar till uppställningsplatsen.

Sammanställning av dagboks- och minnesanteckningar från semestern 5–25/8 1963 med Ryan Navion SE-CPL.



Besättning: Förare och navigatör: Arne Bergström. Bitr. navigatör: Flygsinnad fru Anna-Lisa. Spanare: Skarpögd dotter Annika, 15 år.

Tullformaliteterna klaras snabbt av och en stund senare är -CPL fulltankad och nattparakerad.

Vi har tänkt oss att övernatta i Hannover för att nästa dag fortsätta till Stuttgart. Vi hamnar emellertid på det närbelägna Hotel am Flughafen, som kan rekommenderas med faktiskt ostörda rum, god mat och hyggliga priser.

Påföljande dag kan vi glädja oss åt fortsatt vackert väder och meteorologen ger oss klarsignal till Stuttgart. Jag skriver färdplan, betalar landningsavgift och får visa upp fartygshandlingarna. Tyskarna är kända för att noggrant kontrollera dessa papper, så det är säkrast att ha dem alla i god ordning.

Jag får "clearance" till bana 28 och vi är i luften strax efter kl. 11. Sikten är inget vidare och sannolikt lägre än av metoffice angivna 8—12 km. Efter vänstersväng passerar vi väster Hannover på sydlig kurs och jag rapporterar, att vi lämnar kontrollzonen.

Warburgfyren på 374,5 skall nu hjälpa oss söderut. Denna fyr har under tidigare flygning i Tyskland vållat mig bekymmer och det blir inte bättre denna gång. Jag har ingen säker hjälp av radiokompassen och måste använda mig av beräknad grundkurs på fjärrkompassen. En förhoppning att en förbättring skall inträffa, när vi närmar oss fyren infrias inte heller. Jag får senare tillfälle att diskutera denna radiofyr med en tysk yrkespilot och han bekräftar mina erfarenheter.

Vi använder extra 10 minuter att fastställa vår position vid Warburg innan vi styr på ny kurs. Skälet härför är att vi avser att gå öster Frankfurt TMA en kurs, som kommer att föra oss ganska nära gränsen till Öst-Tyskland och ADIZ. Vi är angelägna att inte av misstag gå in i ADIZ och självfallet ännu mer angelägna att inte passera gränsen till Öst-Tyskland. Sal-münster-fyren öster om Frankfurt ger oss till slut den hjälp vi behöver och efter den kommer Stuttgart-fyren in glasklart i lurarna. Det har varit jobbigt den sista timmen, men nu kan vi ta det lugnt en stund framöver.

När jag lite osäker anmäler min ungefärliga position till Stuttgartortnet får jag hjälp med ett QDM. Vi närmar oss fältet österifrån och får snart klart till medvindslinjen bana 08. Trafiken är livlig med militär helikopterflygning söder om banan och en Viscount på final på bana 08. TL låter oss göra en 360 graders sväng åt höger. Under svängen lyssnar jag på, när en pilot får en avbasning av TL för någon för-syndelse, efterföljt av pilotens försök att ursäkta sig. När varvet är fullbordat har nummer 1 landat och det är klart för oss till vänster bas. När vi taxar in till uppställningsplatsen noterar jag att flygtiden från Hannover har blivit 2 timmar och 29 minuter.

-CPL blir fulltankad, men vädret är inte lämpligt för fortsatt flygning söderut över ter-

räng som stiger till uppemot 1.000 meter över havet.

Nästa dag bjuder på dåligt väder med låga moln och regn. Dagen ägnas följaktligen åt Stuttgart. Vi åker snabbhiss upp i stadens högt belägna och 150 m höga TV-torn och vi besöker det mycket intressanta Mercedesmuseet i Untertürkheim.

Följande dag framåt eftermiddagen är vi åter på Stuttgarts flygplats. Metoffice ger vår VFR-prognos, dock med varning för låga moln. Vår färdlinje söderut går över Schwabiska Alperna norr om Bodensjön. Dessa berg har under förmiddagstimmarna legat i moln, vilket omöjliggjort VFR-flygning.

Kl 16.25 är vi i luften och svänger på sydlig kurs. Vår färdlinje skall föra oss mellan två intill varandra gränsande cirkelrunda restriktionsområden. Så småningom stiger terrängen och låga moln börjar mycket riktigt besvära oss. Vi blir vid ett par tillfällen tvungna att 180-gradersvänga men följer sedan mera låglänt terräng och är efter knappt 40 minuters flygning framme vid Bodensjön. Vi ser på avstånd den militära flygplatsen Friedrichshafen där, om jag inte minns fel, greve Zeppelin och doktor Eckener på sin tid byggde berömda tyska luftskepp.

Vädret är grått med dis längs Alpernas slutningar ned mot sjön. I vår färdplan har vi Al-tenrhein en flygplats vid den schweiziska sidan som alternativ. Vi bestämmer oss för alternativet och kl. 18.10 sätter jag ned -CPL på Altenrheins 1.200 meter långa bana 28. Vi parkerar och blir efter en stund intullade av en schweizisk tullare.

Vi bestämmer oss för, att från Bodensjön följa övre Rhen uppströms in i alpvärlden och sedan genom Splügenpasset nå Lago Maggiore på Alpernas sydsida. Vårt mål blir den lilla privata flygplatsen vid Ascona med den närbelägna flygplatsen vid Locarno som alternativ.

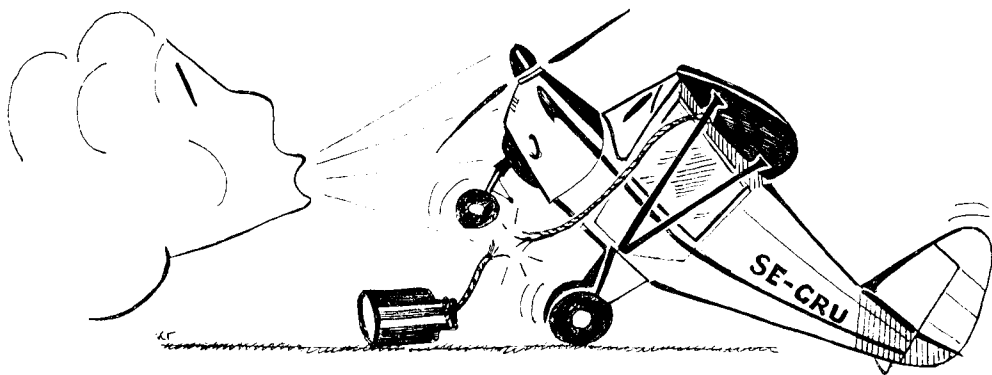
Flygtiden beräknas till en timme. Vi ska tanka bränsle för två timmars flygning. Flygplanet kommer då att vara drygt 100 kg lättare än med fulla tankar. Jag räknar nämligen med att behöva stiga till ca 3.500 m d v s nästan till Navions topphöjd.

Efter frukosten påföljande dag den 10 augusti ringer jag upp metoffice Zürich. Här vid Bodensjön är himmelen blå, men sikten förefaller inte att vara den bästa. Meteorologen gläder mig emellertid med en mycket god färdprognos. Den väg vi skall följa över Alperna är en av de få, som kan användas vid flygning med lätta flygplan med begränsad topphöjd och utan syrgasutrustning. Det känns därför tryggt att veta, att den schweiziska flygväderlektjänsten har en mycket noggrann övervakning av väderleksförhållandena på denna sträcka.

Kl 11 är vi startklara och våra kameror nyladdade för att föreviga de storslagna vyerna, vi hoppas att få se. Vi har inte gjort upp någon

När stormen härjar för fullt

på fältet, då gäller det att ha flygplanet ordentligt surrat, annars kan det gå som i detta fall.



Flygplanet var förankrat med tre rep. Ett rep i vardera vingstaket och ett i sporgaffeln. Repen var fastgjorda i tre stycken jordspik (a, b, c).

Vid den kraftiga vinden brast fastgöringsöglan på jordspik A och högervingen reste sig. Vid den

ökade spänningen i rep B brast detta och hela flygplanet reste sig och slog över på rygg. Jordspiken A var försvagad genom en spricka i ena öglesvetsen.

Slutsats

Förankra alltid flygplanet med felfria grejor som stoppar för alla vindstyrkor.

egendlig färdplan. Startplats så väl som landningsplats saknar trafikledning, men räddningstjänstens krav tillgodoses genom att starten telefonanmälas till Zürich liksom landningen kommer att anmälas från Ascona.

Vi stiger ut över Bodensjön efter att än en gång ha använt bana 28 och passar på att göra en extra sväng västerut. Vi har Alperna alldeles söder om oss i all sin maktighet. Efter en stund vänder vi och passerar Altenrhein på östlig kurs och närmar oss Rhens utlopp i Bodensjön. Vi svänger på sydlig kurs och följer floden uppströms. Mina farhågor betr. sikten har varit onödiga och med motorn på stigeffekt och propellern med minskad stigning börjar vi klättringen med berg på sidorna, som reser sig till dryga 3.500 meters höjd. På slutningen ned mot Rhen ser vi snart Vaduz huvudstaden i det lilla Liechtenstein. Dalgången smalnar efterhand till ett pass och jag börjar försiktigtvis hålla till höger och slår på vår rotating beacon.

Med motorn på fullgas, blandningsreglaget noggrant justerat och propelleromställningen på högsta tillåtna varv når vi dryga 11.000 fot. Ytterlufttermometern visar minusgrader och sikten är nästan obegränsad. Vi har en fantastisk utsikt över snötäckta alptoppar. Bakom oss har vi Drei Schwestern och framför oss till höger S:t Gotthard. Under oss ser vi den schweiziska staden Chur och någonstans till vänster skall vintersportorten Davos vara beläggen.

En timme efter starten från Altenrhein har vi Splügenpasset bakom oss och ser genom vindrutan Lago Maggiores intensivt blå vatten. Från nu blygsamma 1.200 meter upptäcker vi snart Locarnos gräsfält och en stund senare Asconas asfaltbana. Jag sänker nosen och planerar ned mellan bergen på båda sidor om Lago Maggiore. 10 minuter senare rullar vi ut på Asconas lilleputtbana.

Vi parkerar och jag anmäler mig på det lilla briefingkontoret, där jag på förfrågan vänligt

upplyses att landning normalt skall göras på bana 17. Eftersom det var vindstilla vid vår landning och inflygning på bana 17 tycktes mig livsfarlig med berg stigande till 1.100 m nära banans början hade jag valt bana 35 med inflygning över Lago Maggiore.

Med reservation för dessa egenheter betr. Ascona tycks vi ha kommit till privatflygarens lilla paradis. Vi ser tjugotalet flygplan varibland en Aero Commander och två Twin Bonanzas, som ser ut att vara i största laget för den korta rullbanan. Det finns flera Cessna- och Piper-flygplan men vackra Italienbyggda flygplan dominerar. Intill banan lockar en liten swimmingpool. Det finns en restaurang vid flygplatsen och lite längre bort ett hotell.

Under söndagen passar jag på att träna start och landning på den besvärliga bana 17. Efter starten svänger jag vänster och följer Asconas med hänsyn till de omgivande bergen ovanliga trafikvarv liknande en liggande åtta. Medvindslinjen går snett över banan och jag kommer in på final efter högersväng. För en vid dessa trakter ovan pilot är det otrevligt trångt mellan bergen på medvindslinjen och den korta baslinjen. Under finalen måste jag till slut svänga flygplanet 40 grader åt höger för att komma i linje med banan.

Det har varit ett annat skäl för denna provflygning. En trädriddå utgör mask efter lättningen och jag tvivlar på, att vi skall kunna göra en säker start med fulla tankar. Jag bestyrkes i min uppfattning och lägger på minnet att före vår start från Ascona noggrant beräkna erforderlig bränslelast.

Det är avsikten att nästa dag skall vara flygdag. Vår färdväg så långt som till Ascona kan nog sägas ha varit planerad i förväg. Att vi skall fortsätta i huvudriktning syd är klart och vi överväger ett tag att styra åt sydväst till Perpignan vid Medelhavet och fransk-spanska gränsen. För ett år sedan stod Navion SE-CPL parkerad på stadens flygplats, medan vi tillbringade en solig semestervecka på en inte så känd västlig fransk riviera. Hustru och dotter röstar emellertid för Venedig, där ingen av oss tidigare varit.

Måndagsmorgon randas med kraftigt dis längs bergssluttningarna och över Lago Maggiore. Framåt dagen talar jag i alla fall i telefon med Zürich metoffice och får en acceptabel färdprognos. Jag påpekar för meteorologen, att prognosens överhuvudtaget inte särskilt goda värden för sikt, vid Verona anges till endast tre kilometer. Han invänder att dessa siffror gällde på morgonen och att en förbättring inträtt.

Internationella segelflygdiplom

Nya bestämmelser 1964

	Silver-C	Guld-C	Diamant-C	
Uthållighetsflygning	5 timmar	5 timmar		
Höjdflygning	Höjdvinst 1000 m	Höjdvinst 3000 m	Höjdvinst 5000 m	
	50 km fri distans	330 km fri distans	300 km målflygn ²⁾	500 km fri distans
Distansflygning	Får endast utföras på rakkbana	Får utföras på a) rakkbana b) bruten bana ¹⁾ c) triangelbana d) tur- och returbana	Får utföras på a) rakkbana b) bruten bana ¹⁾ c) triangelbana d) tur- och returbana	Får utföras på a) rakkbana b) bruten bana ¹⁾ c) triangelbana d) tur- och returbana

¹⁾ En bruten bana får endast ha två ben

²⁾ Vid målflygning måste landning ske på ett avstånd av högst 1000 m från ett förutbestämt mål.

Flygtiden till Venedig bör bli drygt halvtimman. Vi tankar för tre timmars aktions-tid. Sedan Stuttgart har varken kommunikationsradio eller radiokompass varit i bruk. Den senare skall nu föra oss via Trezzi- och Vicenteflyrarna till Venedig-Tessera.

Vädet har faktiskt blivit bättre. Vi taxar ned till startbanans yttersta ände och vänder upp i startriktningen. Med -CPL bromsad drar jag på fullgas och checkar varv och ingastreck. Sedan bromsarna fria.

Det blir en start med hygglig marginal till de otäcka maskerna och jag noterar, att vi trots allt hade kunnat ha -CPL fulltankad. Vi följer det ovanliga trafikvarvet, vingtippar när vi korsar banan och styr sedan under stigning mot sydväst längs Lago Maggiores västra strand.

Efter femton minuters flygning kommer vi ut ur berglandskapet och flyger över italienskt slättland. Jag drar en suck av lättnad, ty det är inte utan att det känns skönt att vara fri från dessa berg, som sedan Altenrhein ständigt omgivit oss i luften och oftast rest sig högt över vår flyghöjd. Vi flyger österut och passerar norr om Milano TMA. Vi har det lite besvärligt med flyrarna men en motorväg, som även den för till Venedig, är till god hjälp.

Vi passerar söder om Lago di Garda flygande under ett brutet molntäcke, men när vi tittar framåt anar vi en väderleksförsämrning. Min tanke går osökt till morgonens siktvärden för bla Verona. Förmodad åska framför oss får ta på sig ansvaret för svårigheterna med radiokompassen.

Den sista delen av vår färd mot Venedig blir på grund av dåligt väder inte en rak färdlinje. Vi kan dock inte undvika att hamna i åska och regn, som tenderar att ta bort all horisontalsikt och den kraftigaste turbulens jag någonsin varit med om. Fastbindningsremmarna får verkligen fylla sin uppgift. Bagaget däremot tar sig ibland för att sväva fritt.

Vi landar på Venedig-Tesserass regnsvåta bana nära en timme försenade. Dessförinnan har jag förgäves sökt få kontakt med tornet på 117,9. Jag har inte fått något svar på Nato-frekvensen och har lagt mig i väntläge ihöjd med tornet. Efter att ha cirklat runt i några minuter undvikande låga stratus har jag äntligen fått grönt ljus.

Vi taxar in, anvisas parkeringsplats och njuter av att ha fast mark under fötterna. På briefingkontoret får jag väntad bassning. På svärförstadd engelska upplyses jag om, att frekvensen 117,9 inte passas på Venedig-Tessera och att jag, om min radio inte har flygplatsens frekvens, är mindre välkommen här. Jag börjar undra hur jag egentligen läst min Jeppeson. Briefingmannen övergår till nästa punkt på programmet. Jag tycks skam till sägandes ha landat på den med rullbanan parallella taxibanan, som dock var märkt 4 L. Att jag höll på att begå ett misstag

anade jag i slutet på finalen. Den i min Jeppeson angivna rullbanan var förstas den jag såg till höger. Efter att snabbt ha konstaterat att taxibanan var lika fri från flygplan som rullbanan och att vädet ingalunda inbjöd till pådrag och nytt trafikvarv landade jag på en taxibana, som faktiskt såg ut att vara flera gånger bredare än den startbana vi använt två timmar och trettio minuter tidigare på Ascona. Andra dagen i Venedig börjar vi fundera på vart vi skall bege oss härnäst. Vi tycker nu att vi skall fara till en plats utanför de vanliga turiststråken. Vid Medelhavet skall denna plats förstas finnas och erbjuda goda möjligheter till sköna bad. Vi tror efter intensivt kartstudium att den franska ön Korsika bör kunna uppfylla våra önskemål.

Torsdagen den 15 augusti är vi åter på Venedig-Tessera. Hos meteorologen får jag preliminär klarsignal för Ajaccio på Korsika och efter en stund en skriftlig detaljerad färdprognos. Vi kommer att få varierande vindar och inga moln under 1.500 meter. Brytpunkter på vägen blir Chioggio, Ferrara, Florens, Pisa och flygtiden beräknas till 2 timmar och 45 minuter. Vår färdlinje kommer att mellan Bologna och Florens föra oss över dryga 2.000 meter höga Apenninerna.

Efter ett mystiskt dröjsmål blir -CPL fulltankad med handpump. 80 oktans bränsle tycks inte vara vidare efterfrågat på Venedig-Tessera. Taxibanan nyttjas denna gång för sitt rätta ändamål och vi startar på bana 4 R kl 11.

Venedig är inte bara en gammal handelsstad och turiststad. På fastlandet ligger mycket stora industrier. För flygaren innebär detta, att han här har att räkna med dålig sikt. Vi får vår vetskaper härom bestyrkt då vi fem minuter efter starten tvingas 180 gradersvänga på grund av katastrofalt minskande horisontalsikt. Vi gör en bäge mot norr och styr sedan åter mot Chioggio-fyren.

Flygvädet är utmärkt och de italienska radioflyrarna går in i lurarna. Vi passerar Ferrara och Bologna och har Apenninerna framför oss. Bergskedjan är krönt av moln så vi stiger upp mot den ännu blå himlen och fortsätter "on top".

Vi når den italienska västkusten söder om Pisa och styr ut över ett otroligt blått Medelhav. Flytvästarnas gula färg dominerar i kabinen och nödfrekvensen är inställd. Vi har 100 kilometers överhavsflygning framför oss.

Korsika är en ö med berg stigande till 2.500 meter. Vi styr mot öns nordspets och följer sedan den västra kustlinjen söderut mot Ajaccio. Ajaccio-twr svarar inte på mina upprepade anrop på 118,1. Vi får flygplatsen i sikte och går in i trafikvarvet. Antligen hörs en röst i lurarna på obegriplig franska men samtidigt får jag grönt ljus. I trafikvarvet får jag se landnings-T-t vändas 180 grader. Det blir ett halvt varv

extra och vi landar på bana 03 i stället för planerade 21 kl 14.10.

Campo Dell Oro, som flygplatsen heter, är belägen alldeles invid havet söder om Ajaccio. Vår final till bana 03 har fört oss över blått hav och bränningar vid stranden. Vi kör in och får utan hjälp söka oss till parkeringsplatsen.

En tjänsteman på briefingkontoret ser lite förvånad ut och undrar om min destination verkligen är Ajaccio. Jag svarar ja och letar fram färdplanskopian. Det visar sig snart att den av briefing i Venedig noterade indikatorn för Ajaccio gällde denna flygplats till den 1 april 1963. I dag gäller den emellertid för Nîmes på det franska fastlandet, där vi således nu är väntade. Han lovar att sända ett extra landningsmeddelande till Nîmes.

Campo Dell Oro där vi stannade 10 dagar, kommer att bli den sydligaste landningsplatsen på vår resa. En blick på kartan säger oss att vi på sydlig kurs skulle kunna nå Tunisien efter dryga två timmars flygning. Det är lockande men de praktiska hindren är flera. Vad vi nu måste tänka på är i stället att styra norrut över Medelhavet mot det franska fastlandet med destination exempelvis Genève. Vi har gjort vårt första besök i Genève föregående sommar och vill gärna komma dit en gång till.

I Campo Dell Oros briefing tar jag reda på vilka regler jag har att iaktta med hänsyn till räddningstjänsten under den 180 kilometer långa överhavsflygningen. Ankomst till det franska fastlandet skall ske vid Nizza. Intill halvvägs har vi att passa på Campo Dell Oros frekvens 118,1, sedan på Nizzas 118,7 eller 119,7. En förutsättning för fortsatt flygning efter ankomst till kusten vid Nizza är att där lämnad positionsrapport klart kvitteras.

För att undvika Alpernas högsta delar på vår fortsatta flygning mot Genève måste vi göra en bäge åt väster. Min Jeppeson säger mig att radiofyrrarna vid Montelimar och Lyon kan vara till god hjälp. Från sydväst skall vi sedan styra mot Genève. Beräknad flygtid blir 3 timmar och 20 minuter härav 50 minuters överhavsflygning.

Den 23 augusti på morgonen bryter vi vårt läger och lastar in vår packning i -CPL. För att undvika dröjsmål vid starten har vi tankat fullt dagen före. Tidigare från metoffice erhållen preliminär VFR-prognos kompletteras liksom i Venedig med skriftlig detaljerad färdprognos, som lovar utmärkt väder längs vår färdlinje.

Kl 11.34 är vi i luften efter start på bana 21 och får av tornet tillstånd till högersväng. Vi följer kusten norrut och passerar Ajaccio under stigning. Tjugo minuter senare lämnar vi Korsikas kust och styr 320 grader mot Nizza. Vi når 6.500 fot och fortsätter på kvadrant höjd över ett brutet molntäcke. En Mooney passerar under oss på väg mot Korsika. Vår så viktiga positionsrapportering till Nizza kvitteras och vi fortsätter mot nordväst. Navigeringen försiggår plan-

mässigt och efter tre timmar har vi Genève-Cointrins inflygningsfyr inställd på radiokompassen. I sydost ser vi ett mäktigt snötäckt Mont Blanc. Framför oss upptäcker vi snart Genève och sjön med samma namn och hitom staden skymtar Cointrins fyra kilometersbana.

Efter anrop på 119,7 får vi omgående klart till medvind bana 23. Jag minns att vi för ett år sedan låg på medvind till samma bana. Den gången fick vi fortsätta långt ut över Genève-sjön på medvindslinjen som tvåa efter en Metropolitan på final. I dag står det en Metropolitan vid banändan och det blir en kort inflygning och "long landing". Vi svänger kvickt in på en taxibana lämnande plats åt storebror. Vår flygtid har blivit 3 timmar och 26 minuter med blygsamma sex minuters avvikelse från beräknad.

Serviceen på Genève-Cointrin är föredömlig. En "pilot van" med "Follow me" (texten kan skiftas till "Suivez moi") är kvickt framme och leder oss till uppställningsplatsen. Efter urlastning får vi lift till stationsbyggnaden. Vi passerar dubblerade fransk-schweiziska tullen. Flygplatsen sjuder av liv och rörelse. Världens alla raser tycks vara representerade här och främmande tungomål talas.

Efter en bekväm färd i trolleybuss är vi inne i staden och har snart skaffat oss hotellrum. Vi är förtjusta över att vara i Genève på nytt, njuter av bekvämligheten i ett ombonat hotellrum och framför allt, vi badar av oss saltskorpan från Tahiti Plage på Korsika.

Meteorologen ställer sig påföljande dag, som är en söndag, välvillig betr. VFR-flygning till Düsseldorf. Och vad mera är, väderet är visserligen inte det bästa över Danmark och Sverige (och vem hade trott det) men något hinder för fortsatt färd norrut från Düsseldorf tror han inte kommer att finnas.

Düsseldorf har valts som mellanlandningsplats för tankning därför att vi där kommer att ha avverkat ungefär hälften av de dryga 130 mil från Genève till hemmafältet Höganäs. Vi har tänkt oss att följa en färdlinje, som för oss via Dijon och Luxemburg till Düsseldorf.

Det blir liksom på Venedig ett tidtabellsförryckande dröjsmål med tankningen men kl 11.30 är -CPL fulltankad, vi har klarat av färdplan och uttullning och taxar ut framför en Pan American Boeing 707, som just släppt av sina passagerare från New York. Vi lämnar Genèveområdet på västlig kurs. En fyrmotorig jet ritar linjeraka K-slingor över våra huvuden, då vi en stund senare kommer ut ur bergskapet och svänger på nordlig kurs. Småningom försvinner flygplatsen vid Dijon under Navions vänstervinge och efter ytterligare halvannan timme har vi Luxemburg till vänster om oss. Kursen ändras nu åt höger och vi fortsätter mot den tyska Norvenich-fyren under ett tätande molntäcke.

Väster om Köln blir sikten sämre, men vi har

Fallskärms-VM 1964

VM-tävlingar i fallskärms hoppning avhålls vart annat år. Årets tävlingar går av stapeln i Väst-Tyskland under de första veckorna i augusti.

Tävlingarna omfattar tre individuella grenar och en laggren. De två första grenarna är precisionshoppning från 1000 m med 0—10 sek fördröjning och från 1500 m med 15—21 sek fördröjning. Bedömningen under dessa båda grenar omfattar endast landningsfelet från angivet landningsmärke. Lagtävlingen består av samma slags hopp i grupp om 4 som den första grenen ovan.

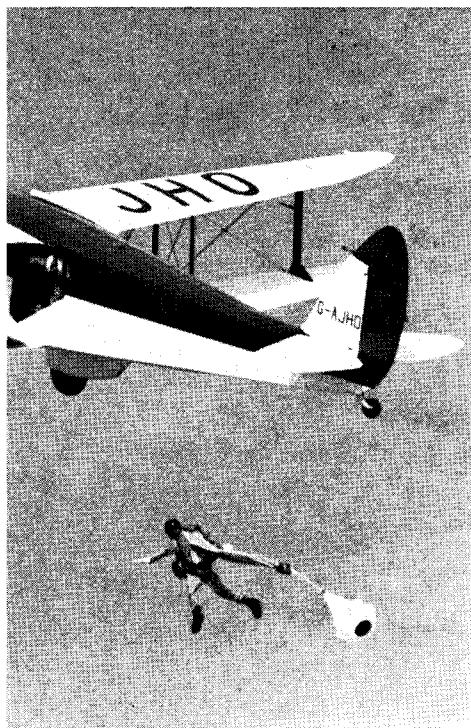
Den tredje grenen, den svåraste och kanske just därför den intressantaste, är stilhopp från 2000 m med rörelser under det fria fallet.

Fallskärms hopparna har utvecklat metoden för att kunna behärska sin kropp under det fria fallet. Man har lärt sig att falla stabilt, vanligen med ansiktet mot marken, och att utföra svängar, roll och loop. Stilmomentet vid VM bygger på dessa färdigheter. Sedan hopparen lämnat flygplanet visas under fem sek en signal från marken, som anger vilken av tre givna rörelseserier han skall utföra. Poäng räknas på stil och hastighet i utförandet. Rörelseserierna består av fyra 360°svängar och två bakåtloopar.

Hopparen får påbörja sina rörelser när han vill. De skall vara avslutade inom 20 sek efter det att han lämnade flygplanet. Förmår han avsluta serien före 20 sek erhåller han bonuspoäng.

Under den stundande våren och försommaren kommer en intensiv träning att bedrivas för att SFK under VM skall kunna tävla mot stormakternas "proffs". Den svenska insatsen skall göras maximal för att möjliggöra ett sportsligt utbyte på det internationella planet. Vi arbetar med förhoppning att kunna nå ett gott resultat.

Rörelseträningen har under det avslutade året lett till att SFK kunnat medverka vid några flygdagar med stafettöverlämningar under fritt fall. Stafetten bygger helt på vad ovan nämnts



jämte hopparens förmåga att kunna reglera den vertikala och horisontala hastigheten.

Denna utveckling av rörelse under fritt fall har gett fallskärmssporten en ny mening. Det är idag inte frågan om en kropps instabila fall mot jorden med utlösning av fallskärmen i något okontrollerat ögonblick, utan människan — under fullständig kontroll, fri i luften — vars sinne helt påverkas av denna nya sensation att flyga fritt.

Rhen och det som bör vara Düsseldorf framför oss. Vi får ett för säkerhets skull begärt QDM och sedan landningsinstruktioner. Trafiken är överraskande stor och vi landar som tvåa efter en Caravelle med trea och fyra bakom oss på final och bas.

På uppställningsplatsen finner vi oss betittade av en tror jag tusenhövdad åskådarskara på flygstationens takterrass. Tankbilen kommer lämpligt omgående. Sedan blir det snabb an-

mälan i tysk tull och därefter besök hos meteorologen, som ger oss acceptabelt väder med god medvind på vår fortsatta färd.

Kl 16.10 är vi i luften med färdplan till Landskronas Thulinfält, som numera är tullflygplats. Via Osnabrück, Bremen och Kiel når vi de danska öarna. I väster har vi sett en röd sol bryta genom molnen vid Elbes mynning. Färden går vidare över kända trakter. Då vi passerar Öresund vid Ven anmäler jag vår före-

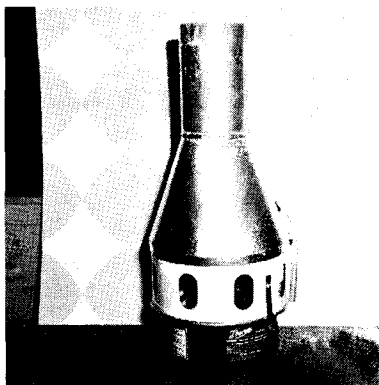
MOTORVÄRMARE

Stationär för eldrift

att monteras på motorfundamentet. 220 V, 300 watt. Användes i kombination med kapell.

Fältmässig bensinvärmare

godkänd av sprängämnesinspektionen. Ger samma effekt som elvärmaren. Bränntid 33 tim. Användes i kombination med kapell.



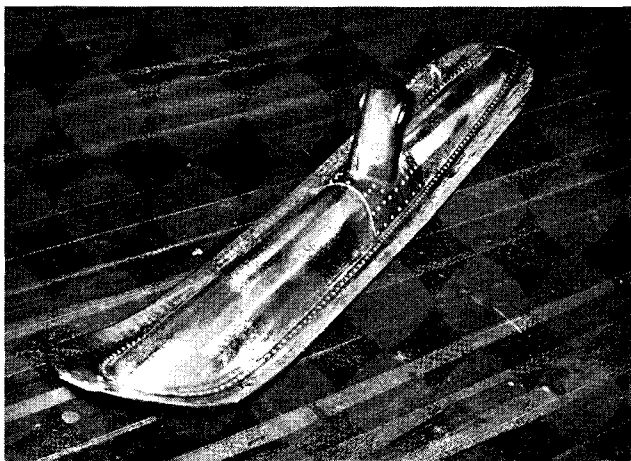
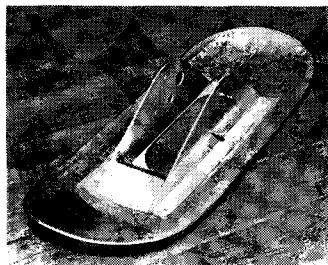
UNIVERSALKAPELL

motorkapell, passande samtliga allmänflygplan. Värme- och fuktisolerande material. Vinterkapell för kombination med motorvärmare.



FLYGPLANSKIDOR

max 700, 1000, 1200 el 1900 kg startvikt för flygplan med sporrhjul eller nosställ. Helmetallkonstruktion, byggd för de mest krävande snöförhållanden.



MÄRKLIGA FLYGPLAN

i Tekniska Muséets huvudsamling

I samband med debatten kring ett Flygmuseum har Bo Widfeldt i Svensk Flyg-historisk Förening startat en inventering av de flygplan, som finns bevarade i Sverige. Början gjordes på Tekniska museet, som i sin huvudsamling har några synnerligen märkliga äldre flygplan.

Utställda flygplan

I den stora maskinhallen i Tekniska Muséet har sedan länge följande typer varit utställda:

Donnet-Levéque L II

Detta plan av flygbåtstyp inköptes först av baron Carl Cederström i Frankrike år 1912. Planet hade en Gnomemotor på 50 hk och döptes till "Flygfisken".

Under hösten 1913 inköptes "Flygfisken" av marinen för 10.000 kronor och erhöll beteckningen L II (L I var en av marinen direkt från Frankrike år 1913 inköpt Donnet-Levéque). Senare försågs planet med en Gnome-motor på 80 hk och fick dessutom en förstärkt vingstagning. L II erhöll även flygbåtsnummer 10. År 1919

stående landning via Bulltoftatornet. Vi landar på Thulinfältets fina gräsbanor dryga sex flygtimmar efter starten från Genève.

Efter en något fördröjd intullning avslutar vi vår långresa med ett tiominutersskutt upp till Höganäsfältet och landar där i skymningen.

Sedan vår start från Höganäs tre veckor tidigare har vår Navion under 23 flygtimmar utan störningar burit oss närmare 5.000 kilometer. Vi har landat på åtta flygplatser varav sex kontrollerade. Hannover och Genève har vi besökt tidigare, men de övriga var nya bekantskaper för oss. Vi har mött många vänliga människor, vi minns intressanta upplevelser och inte minst växlande vyer från ett Europa sedda genom vårt flygplans plexiglasrutor.

Och till slut några ord med adress till trafikledare, briefingtjänstemän och meteorologer på de flygplatser, som vi besökt. TL:s röst i lurarna har på inte alltför snabb och oftast lättförstådd engelska lett oss till trygga inflygningar och landningar. På briefingkontor och metoffice har vi känt oss välkomna och fått sakkunnig och ingående information för vår fortsatta flygresor. Vi tackar!

Arne Bergström

togs 10:an ur tjänst vid marinens flygskola i Karlskrona.

I sitt nuvarande skick saknas flera detaljer på planet, motorn lär ej vara originalmotorn.

Thulin typ A

Intill 10:an i taket ("Flygfisken") hänger en Thulin A, som är en kopia av den franska Blériot XI. Thulin tillverkade 23 exemplar av denna typ. Det utställda exemplaret har enligt uppgift varit i tjänst vid Thulins Flygskola vid Ljungbyhed 1915—20. Planet inköptes av Tekniska Muséet år 1928 från ing. Key-Åberg.

Cierva C. 30 a

På golvet i maskinhallen stod tidigare en Cierva autogiro. Denna har nu placerats hängande i taket. Autogiron har väl ännu ej hunnit bli något större historiskt värde (jämfört med vad som nedan kommer att redovisas), men utgör dock en värdig representant för denna grupp av flygtyg. SE-AEA kom till Sverige år 1934 och inköptes av Rolf von Bahr, då denne startade egen verksamhet 1935. Autogiron hängde sedan med och deltog i mängder av uppmärksammade spanings- och passagerarflygningar. År 1948 skänktes den till muséet av Rolf von Bahr (AB Helikopterflyg).

Lilienthal-glidare

I taket intill den ovan nämnda Thulin A hänger även en skickligt utförd replik av Otto Lilienthals berömda glidare, med vilken försök utfördes år 1895. Originalen finns vid Deutsches Museum i München. Repliken tillfördes séet i april 1931.

Robotbomb – V 1

Sänker man nu blicken från taket i maskinhallen och letar sig runt väggarna undgår man knappast att se den mäktiga V 1-bomben. Under kriget landade flera V 1 och en V 2 i Sverige p.g.a. utskjutnings- eller styrfel. Rester av dessa bomber överfördes diskret till England och i utbyte tillfördes det svenska försvaret ett antal

luftbevakningsradar till förmånligt pris. Till Tekniska Muséet överlämnades dessutom den nu utställda kompletta V 1:an genom brittiske flyg-attachén i Stockholm år 1946.

Svensk försöksrobot

Medan vi ändå sysslar med robotar bör väl nämnas att ett litet experimentflygplan för försök med automatisk styrning finns utställt på "terassen". Apparaten liknar en flygande vinge och har en inbyggd krutraketmotor. Roboten är tillverkad vid CVM någon gång 1948—49. Den skänktes av Kungl. Flygförvaltningens Robotbyrå år 1952.

Junkers F 13

Utanför muséibyggnaden står en Junkers F.13 SE-AAC uppställd. Det var en av ABA:s många trojänare inom Junkersfamiljen. Det aktuella planet användes på flottörer på sträckan Lindarängen—Helsingfors för posttransport. Senare insattes planet, nu på hjul, som nattpostplan på sträckan Stockholm—Malmö—Amsterdam—London. Planet registrerades den 18 november 1924 (tidigare tysk reg. D-343) och avfördes den 5 november 1934. Året efter skänktes det till muséet.

"Nedpackade" flygplan

De ovan redovisade flygplanen kan alla och envar beskådas emedan de ingår i den så kallade skådesamlingen. De övriga flygplan som ingår i muséets samlingar är ingalunda av mindre betydelse. Man skulle faktiskt vilja gå så långt att man betraktar det som en skandal att inte något av planen, åtminstone under en kort period, kunnat utställas till allmän beskådan under de nu snart 30 år som de hållits dolda i magasin, vindsutrymmen, logar etc. runt Kungl. Djurgårdsslättan.

Tekniska Muséets nuvarande drivande kraft civ ing Sigvard Strandh har emellertid omtalat att det nu ej skall dröja många år innan nya lokaler står färdiga i anslutning till de nu befintliga. De magasinerade flygplanen skall då få en värdigare hemvist än vad som nu är fallet.

Thulin B

Thulins Aeroplanfabrik tillverkade i Landskrona åtta exemplar av denna typ. Två plan gick till marinen medan de återstående bl a användes vid flygskolan på Ljungbyhed. Det plan som finns bevarat vid muséet är försett med flottörer och verkar ha haft ett icke-marint förflutet. Möjligen kan det vara den Thulin B med vilken Axel Lind under augusti och september år 1919 bedrev passagerarflygning i Dalarna (inbringade ett netto på 5.000 kronor!!). Planet förvaras nedmonterat, med monterad motor (Thulin A, nr. A/465).

Thulin G

Marinen inköpte fem flygplan av typ Thulin G med nummer 11—15. Planet tillverkades 1917—18 och var i aktiv tjänst till omkring 1921. Det plan som förvaras nedmonterat (utan motor) är nummer 15. Motorn finnes utställd i skådesamlingen (Benz 160 hk).

Thulin N

Thulin N var en konstruktion vars upphovsman till stor del Tord Ångström är. Planet var tänkt som ett ensitsigt jaktbiplan, men tillverkades endast i ett (!) exemplar. Detta exemplar är numer försett med flottörer och hamnade på muséet genom en gåva från Thulinverken år 1936. Som bekant finns på Landskrona Museum Thulin NA bevarad.

Blériot — Nr 1

I muséets huvudsamling, i nedmonterat skick, finns även marinens och försvarets första flygplan. Planet tillverkades av Hjalmar Nyrop och Oscar Ask i Landskrona år 1910/11. Den 1 december 1911 mottog svenska staten planet som en donation av bryggeridisponenten O-E Neumüller att användas av Flottan "För spaning till sjöss". Senare kom planet populärt att kallas "bryggarkärran".

Nr. 1 var ej enbart försvarets första flygplan det var dessutom försvarets första svenskbyggda plan, visserligen med fransk förebild (Blériot) men ändå...

Hos Tekniska Muséet finns dessutom en J 21A—3 (nummer 21286) deponerad. Planet har iordningställt av en grupp Flygpojkar vid F 8.

Slutligen kan även nämnas att ett glidflygplan, med trästomme och vävklädda bärplan, först flugit av kapten Flory år 1924, ägs av muséet. Planet skänktes år 1931 av KSAK. Övriga uppgifter om planets ursprung saknas. Det lär dock vara tillverkat 1921—23.

Museum slutstation för trojänare inom målflyget

Fairey Firefly Mark I, som i nära femton år använts inom försvarets målflyg, gick ur tjänst i och med oktober månads utgång.

Två exemplar skänks av målflygföretaget Svensk Flygtjänst AB till ett par muséer. Ett till luftfartsverkets blivande flygmuseum på Arlanda, ett till Malmö Tekniska Museum.

FAI-KALENDER

Av FAI sanktionerade evenemang
första halvåret 1964

MOTORFLYG

- 9—10 maj: Frankrike, Rally, Doubs.
16—18 maj: Frankrike, Rally (Trophée Jaffoux Tissot), Castellet.
23—24 maj: Frankrike, Rally, Quiberon.
28 maj—7 juni: Frankrike, Salon de l'Aviation Légère, Hastighetstävling Paris—Cannes, Rally, Cannes.
30—31 maj: Frankrike, Rally, la Baule.
30—31 maj: Frankrike, Rally, Macon.
30—31 maj: Italien, Rally, Bari.
30 maj—1 juni: Frankrike, Rally, Tarbes Laloubère.
7 juni: Italien, Rally, Turin.
9—13 juni: England, "British Lockheed Trophy", Sywell fpl, Northam.
11—13 juni: Holland, "Dutch Air Tour", Teuge fpl och Eelde fpl.

Översiktskartan nu komplett

I januari utkom kartbladen 44, 47 och 48 av den nya svenska översiktskartan i skala 1:250 000. Därmed finns hela Sverigekartan komplett.

Som tidigare meddelats i KSAK-NYTT tillhandahåller KSAK kartan till särskilt förmånspris för sina medlemmar. Ordinarie priset är 4:15 inkl oms, medlemspriset är 3:50 per blad.

Sverige komplett i 48 blad kostar sålunda hos KSAK 168 kr, i stället för 199:20.

Svenskar i segelflyg-VM

Svenskt deltagande i nästkommande segelflyg-VM diskuterades vid segelflygkommitténs sammanträde 24 januari.

Kommittén enades om att uppsätta de förare som bör kunna komma ifråga i följande ordning:

1. Per-Axel Persson
2. Irve Silesmo
3. Sture Rodling
4. Göte Olsson
5. Roger Falk
6. Lars Fredriksson

I samband med uttagningen meddelades, att Göte Olsson p.g.a sin anställning sannolikt ej kunde komma ifråga.

Som lagledare och träningsledare utsågs Bengt Söderholm.

Nordiska segelflygmästerskapen i Danmark 24 maj—7 juni blir ett led i VM-förberedelserna. Tävlingen anordnas i en klass med max tre deltagare från varje nation efter regler som i möjligaste mån ansluter sig till de internationella.

- 13—14 juni: Frankrike, Rally, Angers.
13—15 juni: Frankrike, Rally, Blois.
14 juni: Italien, Rally, Milano.
20—21 juni: Frankrike, Rally, Dieppe.
20—21 juni: Frankrike, Rally, Grenoble.
26—28 juni: Italien, Rally, Sicilien.
27—28 juni: Frankrike, Rally, Flers.

SEGELFLYG

- 7—10 maj: Frankrike, Internationella tävlingar, Haguenau.
15—18 maj: Frankrike, Internationella tävlingar, Bondues.

MODELLFLYG

- 23 februari: Finland, Friflygande, Helsingfors.
25—26 april: Österrike, Friflygande, Wels.
17—18 maj: Frankrike, Friflygande och Radio, Maubeuge.
28—31 maj: Österrike, Linstyrning, Wien.
2 juni: Italien, Sjömodeller, Varese.
7 juni: Italien, Linstyrning—stunt, Ivrea.
13—14 juni: Tyskland, Linstyrning och sjömodeller, München.

FALLSKÄRM

Inga försommareevenemang.

BALLONG

- 6—8 juni: Frankrike, "Rävjakt", Lille.

HANDBOK för privatflygare

Ändringsutgåva nr 2, omfattande c:a 55 textsidor och 40 kartsidor, utsändes under februari. Utgåvan innehåller bl.a. nya blad för ett 40-tal tidigare upptagna fält samt uppgifter för 11 nyinförda fält. Uppgifter om navigeringshjälpmedel ökade och försedda med nya och tydligare kartor.

Boken upptar nu drygt 100-talet svenska flygfält, uppgifter om kontrollcentraler, navigeringshjälpmedel, meteorologistationer, kontrollerade luft- rum samt ett tabellavsnitt.

Ändringen utsändes mot postförskott på kr 8:— + porto. Mottagare av denna ändring erhåller kommande ändringar under året kostnadsfritt.

Handboken, som är utförd med lösbladssystem i format A6 (105×148 mm) i kraftig plastpärm, kan rekvireras mot postförskott kr 17:50 + porto från

Ing. PAUL PETERSSON
Box 1154, Jönköping



Cherokee 150 – **POPULÄRT SKOLFLYGPLAN**

När man skall ha flygplan för skolflygning gäller det att välja med omsorg. Det är många krav som skall beaktas. Bromma Flygskola föredrog efter noggrann undersökning att inköpa en CHEROKEE 150 och det valet har man ej behövt ångra.

Vid midsommar i fjol fick skolan sitt nya flygplan, en Cherokee PA-150 med registreringsbeteckn. SE-CZH.

Den 25 januari i år visade loggboken på 732 flygtimmar och 3589

landningar. Det gör 104 flygtimmar per månad eller i genomsnitt 17 flygningar per dag! Man kan sålunda tala om full beläggning hos Bromma Flygskola och bland eleverna råder blott en mening: **JÄTTEPOPULÄRT!** Efter sju månaders intensiv skol- och träningsflygning har nu flygskolan på Bromma beställt sin Cherokee nr 2. Den får registreringen SE-EIA och kommer att levereras inom den närmaste månaden.

**HITTILLS HAR ÖVER
1800 FLYGPLAN AV TYP
CHEROKEE TILLVERKATS**

GÖR SOM BROMMA FLYGSKOLA: LITA PÅ PIPER OCH PÅ VÅR GODA SERVICE!

Generalagent för Piper i Skandinavien:

NYGE-AERO / AB NYGEVERKEN

BOX 31, NYKÖPING
Tel. 0155/183 92, 173 40 (vx)

BOX 32, GÖTEBORG-FLYG
Tel. 031/62 00 89

VÄTTERNHANGET

Pionjären och eldsjälens inom svenskt segelflyg på 40-talet Karl-Erik Övgård skrev i Nordisk Flygtidning nr 7/1946 om "Vätternhanget", södra Sveriges längsta hang — från Tenhult i söder via Huskvarnahanget — Vistakulle — Västanå och Gyllene Uttern — Grännahanget — Uppgränna och vidare upp till Östgötagränsen och kanske ända upp mot Ödeshög!

Övgårds projekt undersöktes delvis och Huskvarna-delen användes faktiskt till en hel del flygningar 1946—47, bland annat några 5-timmarsprov. Något flygfält uppe på hanget vid Gyllene Uttern blev emellertid aldrig anlagt och Jönköpings Flygklubb använde sig bara några enstaka gånger — och då mer eller mindre ofrivilligt — av Huskvarnahanget. När klubben 1963 måste flytta verksamheten till Axamo från Jönköpingsfältet, som hela tiden legat inom räckhåll för återflygning från hanget, vaknade intresset efter en lång Törnrosasömn.

Teknologie licentiaten, SM-aspiranten och som jag hoppas den nye eldsjälens för Vätternhanget, Yngve Axner gjorde i somras en flygning på Huskvarnadelen upp till en punkt norr om Vistakulle där han landade på grund av skralnande vind. I mitten av september undersöktes uppvindarna av ett gäng jönköpingsflygare med en motorkärra i friska västvindar. Mycket gynnsamma resultat erhöles ända upp till östgötagränsen, där planet vände och flög tillbaka mitt över Vättern. Där kom en glad överraskning i form av låvåguppvindar, orsakade av den något mindre branta västra Vätterstranden dvs Hökensås. Uppvindar, av storleksordningen 1,5 m/s konstaterades långa sträckor och bör väl inspirera till fortsatta undersökningar av både väst- och ostvindssituationer med stabil skiktning och med höjden ökande vindhastigheter. Särskilt inbjudande borde ju detta ha varit vintern 1963 då hela Vättern var tillfrusen och landningsbar för segelflygplan. Men nu snabbt tillbaks till hangflygningen.

I början av september gjorde jag intensiva kartstudier för en tur- och returflygning på 104 km med urkoppling vid Göransgården söder om Huskvarna. Tursamt nog var arbetena med topografiska kartan i skala 1:50.000 igång på bladet Hjo SO och jag hade förmånen att få en ljuskopia på en ekonomisk karta med alla höjdlinjerna inlagda. Dessa kartstudier gav till resultat att hanget ända upp till Kråkeryd, och även något längre norrut, aldrig understeg 60 meters höjd över Vätterns yta. Denna hanghöjd i kom-

bination med en branthet av ungefär 1 meters höjd på 3 meters längd borde ge minst 120 (+60) meters flyghöjd. En fredagmiddag i slutet av september med goda utsikter till friska västvindar stack jag iväg från Stockholm med "Mariätta" i släpvagnen efter bilen. Jönköpingsflygarna var helt med på noterna och lördagen ägnades åt att i svag NV vind (3—5 m/s) med en Auster mäta stighastigheten och rekognoscera landningsplatser och vändpunkt. På middagen blev det god termik och 1500 meters molnbas. Alla segelflygkärror låg i luften flera timmar och ingenting var att göra åt hangflygning, annat än att lyssna på väderleksrapporten för morgondagen som lovade tämligen oförändrat väder.

Söndagen började med frisk västlig vind och vackert väder och utlöste livlig verksamhet på Axamo. Sune Hult plockade in en Giertsenradio i klubbens nyligen från Danmark inköpta L-Spatz och vid 12-tiden fotograferades för tur- och returkontroll med Kråkeryd angivet som vändpunkt. Hult startade först. Han skulle invänta mig någonstans mellan Huskvarna och Vistakulle. När Austern kom tillbaka var det min tur och starten skedde i kyttig frisk vind från 240°. Under bogseringen passerade vi ett låvågsområde som gav en jämn extra stigning på 1 m/s rakt över den västliga dalen som går söderut från Jönköping. Urkoppling 950 m rakt över Göransgården på nordlig kurs och så full fart (120 km/t) mot Huskvarna. Redan på 700 m höjd över Huskvarna dög hangvinden att flyta på men jag ökade igen för att hinna ifatt Spatzen. Hanguppvinden tilltog och trots 90—100 km/t kunde jag behålla höjden. Vid Vistakulle satte Hult upp farten och med ca två km avstånd gick färden vidare mot norr. Radiokontakt hela tiden gjorde det möjligt att kolla höjder och vertikalhastigheter.

Jag höll mig rakt över hangkanten medan Hult flög 100—200 m längre ut över vattnet, där stighastigheten var något högre, ett förhållande som bekräftas av teorin i Axners artikel i decembernumret av KSAK-NYTT. På 500 meters höjd passerades motellet vid motorvägens slut och vi flög vidare över den vildaste delen av hanget med bara tvärbranter direkt ned i vattnet och med små åkerlappar för eventuella landningar uppe på hanget.

Höjden kunde vi emellertid hålla och inte förrän vi rundat "knölen" och kommit i höjd med Gyllene Uttern minskade hanguppvinden.

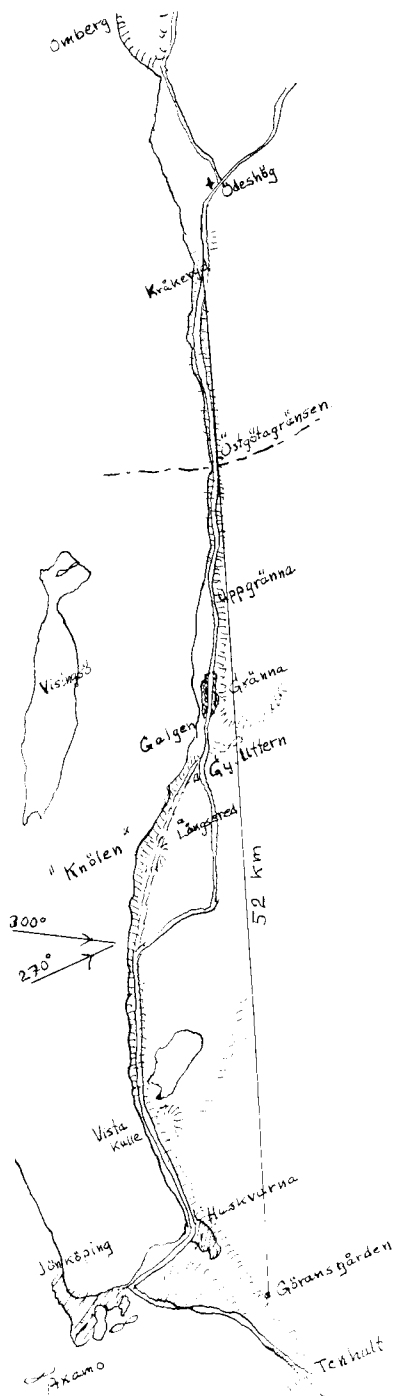
Efter passage av Galgen var höjden 400 m när vi nådde Grännahanget. Min kommentar till Hult vid Galgen löd: "Här blir dagens svåraste bit när vi skall tillbaka, vi får nog se till att vi har minst 450 m när vi lämnar Gränna". På Grännahanget flög vi snabbt vidare, nu med den extra trygghetskänslan att ha fullt med mycket goda landningsfält under oss hela vägen.

Östgötagränsen passerades på 400 m och nu började hanghöjden att minska undan för undan. Allt gick dock lugnt vidare och vid vändpunkten Kråkeryd hade jag 250 och Hult 200 meter. Hult hade gjort ett slag extra på någon kilometer för att invänta mig och så kunde jag fotografera Kråkeryd och Spatzen i samma bild tagen en halv km norr om Kråkeryd. Spatzen hade ingen kamera men på detta sätt räknade vi med att fotokontrollen skulle kunna godkännas för båda. Efter vändningen smög vi oss fram på 200 meters höjd med en hastighet över marken som var betydligt lägre än på uppfärden. Vinden låg tydligen ganska snett mot hanget och hade kanske vridit sig något mot syd. Med bästa glidtal ökade höjden långsamt men säkert och med enstaka kortvariga termikpuffar hade vi arbetat oss upp till 520 respektive 550 meter när vi kom fram till Galgen. Jag vill särskilt påpeka att vi inte gjort några slag inom särskilt goda lokala stigområden utan hela tiden bara flugit rakt fram. Hult låg även nu 2–3 km före mig och stack iväg över Galgen. Vi rapporterade höjderna och så behagade mitt radiobatteri ta slut alldeles tvärt. Jag följde Hult och så plötsligt, strax nordost om "Knölen", såg jag att han sjönk kraftigt, svängde vänster och gav sig iväg till ett litet fält vid Långsered. Han försvann bakom en kulle och så var det min tur att komma in i det kraftiga sjunkområdet. Höjden var inte mer än 150 m över hanget och sjunkhastigheten så stor att jag inte vågade ta risken att pressa mig fram över "Knölen" på 0-höjd. Jag svängde också åt vänster och stack i väg bort till fältet, där jag såg Hult ligga snyggt och prydligt mot vindriktningen. Sjunkområdet var emellertid ännu mera utbrett mot fältet och höjden räckte endast till en medvindsländning, som resulterade i att stjärten fick en hård smäll och blev litet tilltufsad. Hults landning hade också skett i medvind. Ena vingspetsen hade fastnat i några buskar och kärran hade svängt runt 180° och sedan fått en hård sättning så att hela kroppen blivit skev.

Det var ju en något snöplig avslutning på en i övrigt mycket tjugig upplevelse och jag skall nu försöka att suga ur så många goda tips som möjligt ur den här premiären för att det skall gå bättre vid nästa försök:

1. Vindriktningen skall vara minst 270° och max 300°. Söder om Galgen går hanget i riktning 240° och söder om Huskvarna är riktning-

Forts. sid. 62



KSAK - RESOR

— vår nya medlemsservice

I syfte att utvidga medlemsservicen avser KSAK att i samarbete med Nyman & Schultz anordna gruppresor till för KSAK:s medlemmar särskilt intressanta resmål. Nu vill KSAK utröna om tillräckligt intresse finns för att dessa planer skall kunna genomföras.

— Vi vill, säger KSAK:s biträdande generalsekreterare överste Björn Lindskog, att våra medlemmar, direktanslutna såväl som klubbanslutna med sina familjer skall kunna företa välarrangerade resor med lockande resmål till billigt pris.



— Vi tror också, att denna nya medlemsförmån skall tillföra KSAK många nya medlemmar, eftersom medlemsavgiften i de flesta fall överträffas flera gånger om av rabatten på en enda KSAK-resa.

— KSAK-resorna bör också vara ägnade att stärka sammanhållningen inom klubben, genom att medlemmar med gemensamma intressen får mötas på främmande mark.

— Förutsättningen är emellertid att vi får tillräckligt antal deltagare i KSAK-resorna. Därför vädjar jag till alla våra KSAK-anslutna medlemmar att låta sina vänner och bekanta ta del av möjligheten att via medlemskap i KSAK komma i åtnjutande av de obestridliga förmåner som KSAK-resor innebär.

Härintill återfinns en specifikation över planerade KSAK-resor. Utan förbindelse från Er sida kan Ni på svarskortet ge KSAK en uppfattning om vilka resor som passar Er bäst. Hjälp oss med planläggningen, fyll i kortet och posta det (ofrankerat), om möjligt före 5 mars.

De Kungliga Klubbarnas Fest i år ett schweiziskt festspel

Årets fest på Grand Hotel Royal den 28 februari blir en stor schweizergala, som HKH Prinsessan Margaretha kommer att hedra med sin närvaro.

KAK, KMK, KSAK och KSSS får god hjälp med arrangemangen av Schweiziska Ambassaden, Föreningen Sverige-Schweiz, Swissair och Schweiziska Turistbyrån. En Swissair-resa för två personer, ett Omega-ur, Hallbergs-smycken, schweizerost, Nestlé-choklad och Pantheon-presentkortonger kommer frikostigt att utdelas.

KSAK- RESOR

*en ny förmån
för varje
KSAK-medlem*



KSAK har i samarbete med Nyman & Schultz planerat ett antal välordnade gruppresor med lockande resmål till låga förmånspriser. Välj den eller de resor som passar Er och familjen bäst. Utan några förpliktelser för Eder sänder KSAK närmare upplysningar om önskade resor.

Sänd oss nedanstående portofria brevkort, helst före 5 mars!



KSAK-RESOR
i samarbete med

NYMAN & SCHULTZ

ERBJUDANDET GÄLLER ALLA KSAK-ANSLUTNA MED FAMILJER!

Frankeras ej
KSAK
betalar
portot



Svarsförsändelse
Tillstånd nr 70
Stockholm 2

KSAK-RESOR

Skeppsbron 40

Stockholm C

Följande KSAK-resor planeras för närvarande:

		Tid	Kr.	Antal dagar inkl. resd.
1	Luftfartsutställningen i Hannover + Turistresa till Berlin Flyg Malmö-Hannover, buss till Berlin, flyg Berlin-Malmö. - I Hannover inkvartering (privatrum) och frukost. - I Berlin inkvartering (hotell) och halvpension.	26/4-3/5	580: -	8
2	1. majparaden, sightseeing och museibesök i Moskva + turistresa (sight- seeing och museibesök) till Leningrad Flyg Arlanda-Moskva-Leningrad-Helsingfors-Arlanda. - Helinackordering på 1 klass hotell. Svensktalande rysk guide.	30/4-6/5	1.210: -	7
3	Luftfartsutställningen i Turin + badsemester på Italienska Rivieran (Lai- gueglia) Flyg Malmö-Genua t o r transfer till Laigueglia. - Inkvartering (Hotel Continental) med helpension. För 4-dagarsutflykt till Turin med hotell och frukost tillkommer	25/5-8/6	755: - 145: -	15
4	Världsmästerskapen i avancerad flygning i Bilbao (Spanien) + badsemester i Santander Flyg Malmö-Bilbao t o r. Hotell klass 1 B och halvpension.	1/9-14/9	1.395: -	14
5	London i samband med flyguppvisningar och -utställning i Farnborough .. Flyg Malmö-London t o r. - Hotell och frukost.	8/9-14/9	840: -	7
6	Världsutställningen i New York m. m. sept. 1964 Flyg Göteborg-New York t o r. - 1 vecka Hotell (Barbizon Plaza) m frukost. 2 sightseeingturer + arrangerat besök på världsutställningen. - Övrig tid till resenärernas eget förfogande.		1.960: - endast resa 1.460: -	15
7	Lika med nr 6	maj 1965		
8	VM i segelflyg i South Cerney nära Bristol	juni 1965	ej fastställt	14
9	Flygutställningen i Paris.....	juni 1965	ej fastställt	
10	Ordinarie sällskapsresor (Vingresor, Europaresor, Club 33) med rabatt för våra medlemmar.			

Samtliga resor utom nr 2 och 6 utgår från Malmö. Anslutningsflyg från Stockholm kr 150: -. Inkvartering i dubbel-
rum. (Enkelrum kan i de flesta fall erhållas mot tillägg). Svensk reseledare medföljer.

Jag är intresserad av att få närmare upplysningar av följande resor (Markera med ett X)

☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Jag önskar i första hand upplysning om resa nr ☐

Jag kommer sannolikt att resa ☐ ensam

☐ i sällskap med personer

Namn (v g texta)

Fullständig gatadress

Postanstalt

Telefon

Nordiska flygförbundets möte i Helsingfors

Vid ett möte i Oslo förra året sammanslöt sig de nordiska aeroklubbarna till ett samarbetsorgan som antog namnet Nordiska Flygförbundet. Förbundet har haft ett möte 17—18 januari i Helsingfors.

Förbundet har till uppgift att främja samarbetet mellan de nordiska aeroklubbarna, att tillvarata aeroklubbarnas intressen, att sprida intresset för och främja flygets utveckling samt att samordna aeroklubbarnas intressen på det internationella området.

Vid mötet upptogs en lång rad frågor enligt nedan.

General Aviation

Förbundet beslöt att avlåta en skrivelse till FAI med innebörd att förbundet gav sitt fulla stöd till FAI för en politik innebärande att FAI på allt sätt förstärker sina möjligheter att handlägga frågor rörande General Aviation — inkluderande alla grenar av flygsport. FAI skall kunna göra sin röst hörd i ICAO och bör ej representeras av annan organisation, ehuru samarbetet med exempelvis ICAOPA förordas.

Vidare bör FAI framhålla för alla nationella aeroklubbar betydelsen av att de arbetar för att FAI:s synpunkter får stöd av resp länders delegationer i ICAO.

Tullåttnader

Orientering i denna fråga har lämnats i KSAK-NYTT 7/62. Frågan avancerar, churu långsamt. Inom varje land borde vederbörande aeroklubb hålla kontakt med de myndigheter som har hand om frågan för att se till att den inte stoppar någonstans.

Befrielse från drivmedelsskatt

Inom de nordiska länderna är det bara i Finland som befrielse från drivmedelsskatt ej erhålles. Mötet beslöt att avlåta en skrivelse till Nordiska Rådet och framhålla önskvärdheten av lika behandling i de nordiska länderna.

Flygplatsavgifter

Representanten för danska aeroklubben meddelade att man i Danmark flyttat gränsen för de lägre landningsavgifterna från 2.000 till 2.500 kg. Från KSAK meddelades att KSAK gjort en hänvändelse till FAI för att göra denna uppflyttning internationell genom hänvändelse till ICAO.

Det kan upplysas om att denna fråga kommer att behandlas vid ett skandinaviskt luftfartsmöte under den närmaste tiden.

Flygsäkerhetsfrågor

KSAK har tidigare gjort framställning till vederbörande myndigheter om uppflyttning av VMC-gränsen till 900 m samt införande av halvcirkelelsen. Vid internordiska flygsäkerhetsmötet i Oslo i augusti 1963 uppnåddes ej enighet kring denna fråga. Förbundet beslöt att enligt stödja förslaget. Från KDA anmärktes emellertid att förslaget angående 300 m avstånd till moln ej kunde godtagas när det gällde segelflygning. Mötet beslöt därför att rekommendera varje aeroklubb att göra en utredning hur denna bestämmelse påverkar segelflygverksamheten och vilka åtgärder som kan behöva vidtagas.

Nordiska mästerskapstävlingar i segelflyg

Från KDA meddelades att Danmark skulle anordna nordiska mästerskap i segelflyg 17—30 maj.

Mötet uttalade att nordiska mästerskap i segelflyg borde göras till en institution att anordnas det år då VM ej äger rum. För mästerskapen enades man efter diskussion om att försöka tillämpa följande principer.

Alla flygplan tävlar i en klass.

Radio må användas med hänsyn till att radio numera är tillåten även i VM standardklassen.

Tävlingsreglerna bör så nära som möjligt ansluta sig till VM-reglerna.

Tävlingar bör ej anordnas i kombination med nationella mästerskap i eget land.

Nordiska modellflygtävlingar

Finland anordnar nordisk landskamp för friflygande modeller 12 juli, Danmark för linstyrda modeller omkring 6 september. Sverige för radiostyrda modeller vid tidpunkt som ännu ej fastställts.

Nordiska flygrekord

Mötet uppdrog åt sekretariatet att uppgöra regler för samt föra register över nordiska rekord.

*

Ett flertal andra frågor behandlades, varjämte ett livligt utbyte av erfarenheter ägde rum.

Det beslöts att nästa års möte skulle äga rum i Sverige.

Den finska gästfriheten var som vanligt storartad.

KING FLYGRADIO ÄR KLASS I

Den 1 januari 1964 trädde nya bestämmelser i kraft för flygradioutrustning. Råd och anvisningar för installation i lätta flygplan finns i luftfartsstyrelsens INFO 44/63, där radioutrustningens klassificering anges. Nedanstående KING flygradio är godkänd i klass I utan restriktioner och uppfyller även just utkomna regler för glidbanemottagare.

KING typ	Funktion	Utrymmesbehov cm bredd×höjd×djup	Vikt kg	Pris kr	
				14 V	28 V
KY-95	VHF kommunikation sändare-mottagare 50 kc 360 kan ..	17× 8×21	3,7	5,150	5,650
KR-40 B	VOR/LOC navigation mottagare	17× 6×21	1,8	2,725	3,025
KI-200	VOR/LOC indikator med kursväljare, flagglarm	8× 8×23	1,1	2,550	2,550
KI-210	VOR/ILS indikator med kursväljare, flagglarm	8× 8×26	1,1	4,125	4,125
KX-120	Kombination KY-95/KR-40 B VOR/LOC mottagare	17×14×21	4,0	6,975	7,475
KX-130	Kombination KY-95/KN-50 VOR/ILS mottagare	17×14×21	4,3	8,475	8,975
KR-20	Markerfyranläggning inkl antenn	obetydligt	0,9	1,525	1,525

KING flygradio är avsedd för montering i instrumentpanel och lämplig för etappvis utbyte av föråldrad utrustning och för stegvis uppbyggnad till en komplett IFR-anläggning. - Kanalavstånd för kommunikation 50 kc/s, frekvensområde 118,00–135,95 mc/s. Sändareffekt 15 watt. Sändarens frekvenstolerans max 0,005 %.

Var förutseende! Välj klass I godkänd radio. Vid inbyte begär offert!

KI-200



KI-210



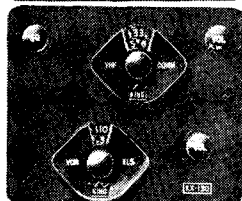
KR-20



KR-40 B



KX-130



KY-95



Rådgivning - Godkända installationer - Garanti - Service - Reservdelar



Återförsäljare för Sverige:

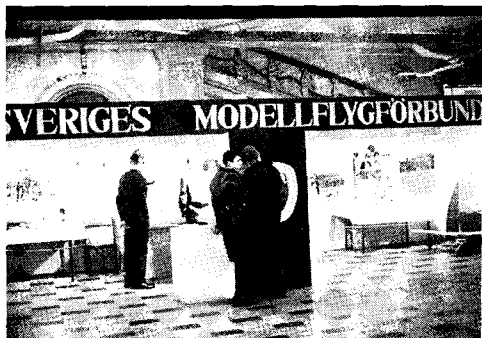
AB FLYGLEVERANSER

BROMMA FLYGPLATS, BROMMA 10 - Tel 08/28 91 90

Flygbokhyllan

Visst finns det segelflyglitteratur!

Många segelflygare både unga och mera erfarna klagar ofta över att det är klen beställt med vettig litteratur på området. Segelflyghandboken i all åra, men visst är den både torr och föråldrad på sina ställen. Någoting underhål-



Höstens hobbyutställning på Ostermans, där Sveriges Modellflygförbund deltog med en imponerande monter, har gjort en god propaganda som tillfört förbundet många nya medlemmar.



lande och samtidigt instruktivt skall det vara. Med bilder och skisser och med artiklar från spännande och säregna flygningar. Var finns då denna goda cigarr frågar Ni kanske. Tillåt mig ge följande fyra tips.

Redaktören m m vid Kgl Danske Aeroklubben, Per Weishaupt, själv gammal segelflygare, är mannen bakom två förnämliga danska böcker som inte nog kan rekommenderas svenska läsare. Den första, "Moderne Svaeflyvning", är just så underhållande och instruktiv som man kan begära. Rikligt med bilder och teckningar, rekordtabeller och artiklar gör att boken är briljant på sitt område. Pris ca 15:—.

Nästa danska produkt är "Svaeflyvehåndbogen" som är så olik sin svenska motsvarighet man kan begära. Boken är sådan att man skulle vilja sätta den i händerna på varenda aktiv segelflygare, gammal som ung. Att hoppas är att KSAK vid kommande omredigering av den nuvarande handboken kastar betydligt mer än ett getöga i den danska "håndbogen".

Det danska språket skall man ej gruva sig över. Med lite fantasi och logik bjuder språkförbistringen ingen svårighet. Och med hänsyn till vårt vidgade nordiska tävlingsutbyte kan det väl anses höra till god ton att kunna läsa och förstå danska och landets segelflyguttryck, speciellt i Per Weishaupts gemytliga tappning.

Båda böckerna äro utgivna av Gjellerups förlag i Köpenhamn, och kan beställas genom våra bokhandlare.

Professor Walter Georgii, segelflygets Altmeister, har givit ut en liten bok "Meteorologische Navigation des Segelfluges", ett ämne som ingen bättre än han känner till. Ett långt livs erfarenhet ligger till grund för detta koncentrat. Artiklarna avhandlar bl a olika luftmassor, åskfronter, grundlagarna för vågbildning och något ännu obeprövat nämligen dynamiskt segelflyg. Beledsagade av illustrativa teckningar och skisser är boken intressant även för den icke vetenskaplige. Högtaktuellast är kanske artiklarna om vågsegelflyg och tabellerna över uppnådda resultat vid höjdflygningar i Alperna och i USA. Friedr. Vieweg & Sohns Verlag i Braunschweig har givit ut boken som kostar ca 15:— och som kan beställas genom Er bokhandlare.

Om vågor, noga räknat om "Fjellbølger i teori og praxis" handlar det kompendium som den norske meteorologen Yngve Gotaas har skrivit. Avhandlingen är intressant inte minst därför att de våguppvindar som vi svenska segelflygare tumlar om i ju huvudsakligen har sitt ursprung över Norge. De resultat som Gotaas här lägger fram är därför högst dagsaktuella för oss. Kompendiet kan beställas hos Norsk Aeroklubb, Karl Johans Gate, Oslo, och kostar ca 4:— skr.

Inför den stundande invasionen av vågflygentusiaster till våra fjällflygläger rekommenderas så många som möjligt att skaffa sig en,

flera eller alla av ovan i korthet omnämnda böcker, ty utan en kombination av både teoretiskt och praktiskt vetande blir man ingen riktigt god segelflygare.

Algot

Ungdomsledaren

är titeln på en kursbok i ungdomsledarskap, som ingående behandlar frågor rörande grupper och ledare på ett lättfattligt sätt och som tillkommit på initiativ av Statens Ungdomsråd. Direktör Nils Frick och konsulent Lars Gråby har skrivit boken som är illustrerad med över 30 symbolteckningar. Professor Gunnar Boalt har skrivit förordet och tillsammans med docent Ingvar Johansson svarat för en vetenskaplig granskning av innehållet.

Ungdomsledaren är grundbok i den speciella programserie som Radioskolan startat i februari. Kursboken har åsatts ett utförsäljningspris av 8:—. Ungdomsorganisationerna erbjuds att köpa boken i kommission direkt från Tidens förlag till ett pris av 4: 80 + oms. per exemplar.

Nytt och nyttigt för modellflygarna

Hobbyboken 1964 föreligger i sin 20:e årgång. Modellflyget dominerar innehållet med Göran Alseby som sakkunnig huvudförfattare. De artiklar som Alseby signerat eller anonymt producerat handlar givetvis om linstyrning. Friflygarna får emellertid sitt, i form av presentation i tabellform av MVA-profiler och en beskrivning av en dansk ankommodell. En synnerligen matnyttig motorartikel vänder sig till både friflygare och linkontrollflygare. Vidare återfinns i årets Hobbyboken en arbetsbeskrivning för flygande skalamodeller 1: 100.

Hobbyboken 1964, Åhlén & Åkerlund, häftad 6: 50 (inkl oms).

Dtz

Mest om bilar ...

... handlar Tekniken i Dag 1964, utgiven av Teknikens Värld. Men där finns också ett par flygartiklar av obestridligt värde, *Flyghistoria i ett nötskal* av Sten Söderberg, där de Havilland-fabriken är nötskalet, samt *Så här går det till ...* där flygjournalisten Leif Persson berättar om hur han utbildas till privatflygare. Flyget kommer mera periferiskt in i bilden genom artiklar om Mefan, *Snart flyger bilkön*, och om rymdfart, *Månbuss tar "kliv" på 250 meter*. En beskrivning över tekniken kring trickfotot av Nils Holgerson-filmen har ju också den flygisk anknytning.

Tekniken i Dag 1964, Åhlén & Åkerlund, häftad 6:— (inkl. oms).

Dtz

Dags att rusta för våren

KSAK-emblemet

Medlemsmärke med kråsnål eller klack 5:—, Jackmärke 4:—, Mössmärke i äkta guldbroderi 28:—, Man-schettknappar 16:—, Nyckelring, läder 6:—, Vagnmärke, guld + emalj 40:—, guld + lack 30:—, krom + lack 25:—.

FAI-emblemet

Vagnmärke krom + lack 25:—.

Övriga KSAK-artiklar

Spelkort 15:—, Sjukvårdslåda 9:50, Pärm KSAK-NYTT 1964 4:25, Skrivbordssset, pappersautomat (15:—) + cigarrettskrin (20:—) 32:—. Allebergsryttare, keramikskulptur 24:—.

Flyglitteratur och handböcker

Spirit of St. Louis (lyxband med Charles Lindberghs egenhändiga namnteckning) 105:—, Kelatis sista resa 3:50, Hur skall jag flyga? (BCL-kompendium) 10:—, Meteorologi för krigsmakten (kompendium) 18:—, Utomlands med eget flygplan 3:—.



KSAK

Skeppsbron 40, Stockholm C
Tel: 08/23 23 65

en i huvudsak 340°. 60° snedanblåsning av hanget är mycket men bör ge tillräcklig uppvind för att hålla nollan.

2. Vid någon säker del av hanget t ex vid Huskvarna eller vid Gränna bör man öva sig att flyga hang, helst åtskilliga timmar, för att arbeta bort nervositeten att flyga så marknära som kan bli fallet vid passage av kritiska ställen. Övningen bör gå så till att man bromsar sig ner till låg höjd och sedan åter sig upp på sämsta ställe i närheten av ett bra område. För varje omgång går man ned lägre och lägre och går även ned långt framför hanget för att ytterligare slipa bort nerverna. Landningsplats skall därvid vara väl rekognoscerad i förväg och lämplig för enkel 90° sväng och landning rakt fram. Troiligen är Grännahanget och fälten mellan Gränna och Uppgränna lämpligaste platsen för sådana övningar. Tillstånd måste naturligtvis sökas både hos markägare och myndigheter.

3. Vindstyrkan bör vara minst 6—7 m/s vilket också Övgård på sin tid rekommenderat. För att öka säkerheten bör en man vara utplacerad men en vindmätare på "Knölen", beredd att signalera med rött signalkott, stor flagga eller allra bäst via en radiostation, då vindstyrkan börjar avta och närma sig 6—7 m/s.

4. Många alternativa landningsplatser skall vara rekognoscerade och *besökta* av *förarna* så att de i förväg bestämt sig för hur en eventuell inflygning för landning skall gå till. Särskilt viktigt är att landningsplatserna vid vändpunkterna är inlärd; man tappar så lätt 100 meter när man skall till att fotografera.

5. Vid fallområdena i närheten av "Knölen" skall man hålla ut utanför dessa och på så sätt pressa sig förbi i "neutral" luft och därigenom förlora mindre höjd, en teknik som normmännen praktiserar bland sina fjäll. Tyvärr fick jag den lärdomen av Hasse Scherlund först *efter* den här flygningen. Om man tänker efter litet, så är det ju absolut logiskt.

Jag väntar mig mycket av Vätternhanget och ser med spänning fram mot den dag då svärmar av segelflygplan med trimmen i framläge pilar fram och tillbaka på hangsträckan för att undan för undan höja hastighetsnoteringarna i Riksegelflygtävlingen till 70—80—90, ja kanske rent av 100 km/t. Ju lägre man flyger, desto kraftigare blir uppvinden och på 50 meters höjd över hangkanten får man mellan 2 och 3 meters stighastighet. Då kan det bli åka av!

Ja sedan kan man åka 4—5 gånger fram och tillbaka med fotokontroll vid varje vändning. Så har man då distanspoäng på 400—500 som i en liten ask!

Olle Berg

Begagnade flygplan

MOONEY MARK 21, 100 timmar tillsyn just utförd.
KX 120, ADF-T-12.

TRI-PACER, fullt IFR-utrustad, dubbel kommunikation, all radio klass I.

TRI-PACER, komplett gyroinstrumentering samt radio.

SUPER-CUB, i gott skick.

CESSNA 180, gyroinstrument och radio.

SUPER RALLYE, välutrustad.

AB FLYGLEVERANSER, BROMMA 10
Tel. 08/28 91 90

PIPER TRI-PACER på flottörer

Motor: Nyöversedd Lycoming O-320-B2A, 160 hkr.
Flygplan: Total gångtid 542 tim, 210 tim efter översyn.
Flygkroppen är vattenimpregnerad och helt omdukad vid översynen.
Utrustning: Narco VHF sändare och mottagare, horisont, gyrokompass, gir- och lutningsindikator, variometer, kombinationstryckmätare, cylindertops-temperaturmätare. Flygplanet är utrustat för mörkerflygning.
Pris: Sv. Kronor 70.000: — fritt Sverige.

A/S MØREFLY, ALEUND, NORGE. Tel. 7132.

Bücher Bü 181 Bestmann SE-BFG

fullt mörkerutrustad. Narco Simplexer klass II. 12.500: —.
Tel: 08/34 61 57, 54 67 77 (efter 18.00).

Baby Falk

Signalröd kropp, elfenbensvita vingar. Grundöversedd 1963. Uppsala Fk. Tel: 018/14 14 58 (efter 18.00).

TILL SALU (forts.)

Flygmotor Gipsy Major I

gångtid 102 tim efter grundöversyn
Tel: Gällivare 121 15 (helst efter 18.00).

Grunau Baby II B

med blåst huv, fullt luftvärdig och i övrigt mycket välvårdad, säljes till högstbjudande. Som delliavid kan två barografer tagas. NO Smålands Fk. c/o G Carlsson, Storgatan 31, Hultsfred. Tel: Hultsfred 227 (säkrast efter 19.00).

Grunau Baby II B

i gott skick.

Flygplanvagn,

flygvapnets modell.

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

"Handbok i radiotelefonering och navigering"

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

Nya K 8 B

för leverans maj 1964
FLYGTILLBEHÖR KÖPING

Reservdelar för Lycoming O-290-3 (Auster)

säljes till mycket låga priser. - 0-ställda förgasare, magneter, bränslepump. Begagnad vevaxel, kamaxel, träpropeller samt div. andra delar.

Aeroklubben i Göteborg Tel. 031/62 05 60 eller 41 47 97.

PIPER COLT och Sk 12

i bästa skick, fint utrustade, bra gångtider.

Reservdelar: Sk 12 och Bücker Bestmann. Sk 12-motor.

Förgasare till Lycoming 108. Gyro-mekaniska och el-instrument.

Svar till: "Kontantköp", KSAK-NYTT.

U T H Y R E S

Piper Colt

instrumenterad för mörkerflygning samt med radiokompass. Extratank för 6 tim. aktionstid. Uthyrer för längre eller kortare tid. Ing. Hans Renström, Hålsingborg.

Tel. 042/358 00.

Min syn på saken

Under denna rubrik tar KSAK-NYTT i mån av utrymme emot debattinlägg i aktuella flygfrågor. — Korta, koncisa insändare har största chansen att bli publicerade.

Min syn på saken I

När jag läste ombudsman Lindgrens inlägg i decembernumret av KSAK-NYTT, tyckte jag att någon större anledning till bemötande knappast fanns. Dess första intryck av saklighet var ju så tunt och genomskinligt. Hrr Hugosson och Larsson har i januarinumret redan bemött huvudparten av hr Lindgrens argumentering. Återstår egentligen bara jämförelsen med "arbetets söner". Uppriktigt sagt tyckte jag nog först att detta såg litet patetiskt ut i tryck, men hr Lindgrens nedlåtande tal om 1800-talets arbetarrörelse visade i blixtbelysning hur situationen verkligen är.

Den kamp som privatflygarna är hänvisade att driva för att tillvarata sina tillsynes självklara rättigheter, bjuder många likheter med den strid arbetarklassen inledde i början av 1800-talet, drivna av självbevarelseinstinkt och omsorg för framtiden.

Vår situation har också mycket gemensamt med segregationsproblemen — faktiskt!

Vi ha nog litet svårt att se SPF som en remissinstans bland många andra. Tvärtemot denna av hr Lindgren deklarerade uppfattning måste vi i SPF se det dominerande hindret för vår utveckling.

Det för oss tillgängliga luftrummet beskärs ständigt, ofta utan annan motivering än att något trafikflygplan möjligen skulle vilja uppträda just där, samtidigt som dess förare gör bruk av sin nyvunna frihet att slippa se ut. De långvariga försöken från allmänflygets sida att få en nedbantning av våra jättelika terminalområden har i regel bemötts med argument, innebärande en aldrig så liten fördel för trafikflyget men ändå dock utslagsgivande, med oerhörda svårigheter och frihetsberövanden för allmänflyget som följd. — Vems är inflytandet här?

Våra strävanden att förbättra vår utbildning

och utrustning misstänkliggörs ofta i flygsäkerhetens namn. Endast det bästa är gott nog och följaktligen ha vi inte råd. Allehanda svårigheter reses för dem som önskar förvärva instrumentbevis. Den rena privatistlinjens avskaffande motiveras bl a med att därigenom ett bättre resultat(!) uppnås. Här skall minsann inga privatflygare släppas igenom med enbart godkänt inte! — Vems inflytande spåras här?

Våra radioapparater kasseras i stor utsträckning i dessa dagar. Anledningen är att de inte uppfyller de nya normer som uppfunnits, sedan det påståtts att trafikflyget behöver flera frekvenser. De äldre apparaterna kunde därigenom tänkas störa någon ny kanal och modern billigare utrustning, som i åratal använts i USA, kan inte godkännas här p g a att dess "övertons-halt" möjligen skulle kunna störa annan trafik. — Vems idéer kommer fram här?

Trafikflyget kritiseras ju ofta för sina extravaganta investeringar. Egendomligt nog har man ju alltid råd att kassera gammal utrustning och att köpa ny. Det vore väl rimligt att trafikflyget fick bära kostnaden för våra påtvingade nyan-skaffningar (liksom ju bilskattemedlen tas i anspråk för ombyggnad av bussar inför högertrafiken).

Segregationstanken är stark och levande inom flyget. Privatflygarna hänvisas ofta att parkera längst bort på flygplatserna, helst på gräset, åtminstone någon meter in för att markera en skillnad. — Vem har hittat på detta?

Ja, nog har vi en hel del gemensamt med 1800-talets arbetarrörelse. Till och med hr Lindgrens sätt att uttala sig (som gjort SPF omtalad långt utanför privatflygarnas krets) påminner om vissa gamla brukspatroners yttranden, som i dag skulle komma håret att resa sig på den mest stockkonservative.

Vi är motståndare till den klart antidemokratiska utvecklingen inom luftfarten. Vi kämpar för gemene mans rätt att flyga.

Carl O. Olsson

Min syn på saken II

Gör kraftledningar synliga!

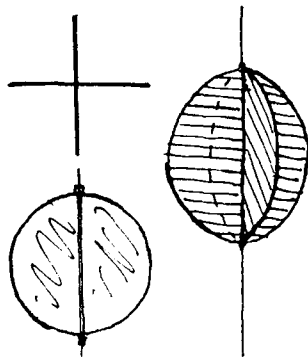
Under höstmanövern förra året kolliderade en marinhelikopter med en kraftledning, som var spänd över ett sund på 40 m höjd. Föraren och två medarbetare från TV-Aktuellt omkom.

Föraren såg aldrig ledningstrådarna, och stolparna stod gömda i skogsbrynen på sidorna av sundet.

Ytterligare ett tragiskt fall samlat till de tidigare tragedierna, samtidigt som det blivit ytterligare befäst, att alla kraftledningar är en potentiell fara för lågtflygande och landande flygplan. Men förhållandet är inte ohjälpligt.

64 — Februari 1964

Då jag segelflög i Frankrike i somras såg jag fransmännens lösning av problemet. I trakter där lågflygning förekom var den översta stäl-linan på kraftledningarna, den som fungerar som åskskydd, försedd med sk vävkulor på 30 —40 m avstånd. De svarta kulorna kom ledningarna att likna pärlband i kraftig kontrast mot himlen, och trådarna blev på detta sätt mycket lätta att lägga märke till.



Vävkulan består i princip av två cirkelformiga plattor monterade vinkelräta mot varandra. Ursprungligen kom den till användning i sjöfarten som bl a ankarsignal, och gjordes då av två cirkelbågar med oljad duk emellan. I modernare utförande kan den tillverkas i metall eller, ännu bättre, i plast. En till förbättring skulle vara växelvis svarta och vita vävkulor. De vita syns bra i kontrast mot marken, de svarta i kontrast mot himlen. Det kan ju tänkas både att planet kommer i planflykt och har kraftledningen ovanför horisonten och att det kommer i plané med trådarna under horisonten.

Följande områdens kraftledningar anser jag i första hand bör utrustas med vävkulor:

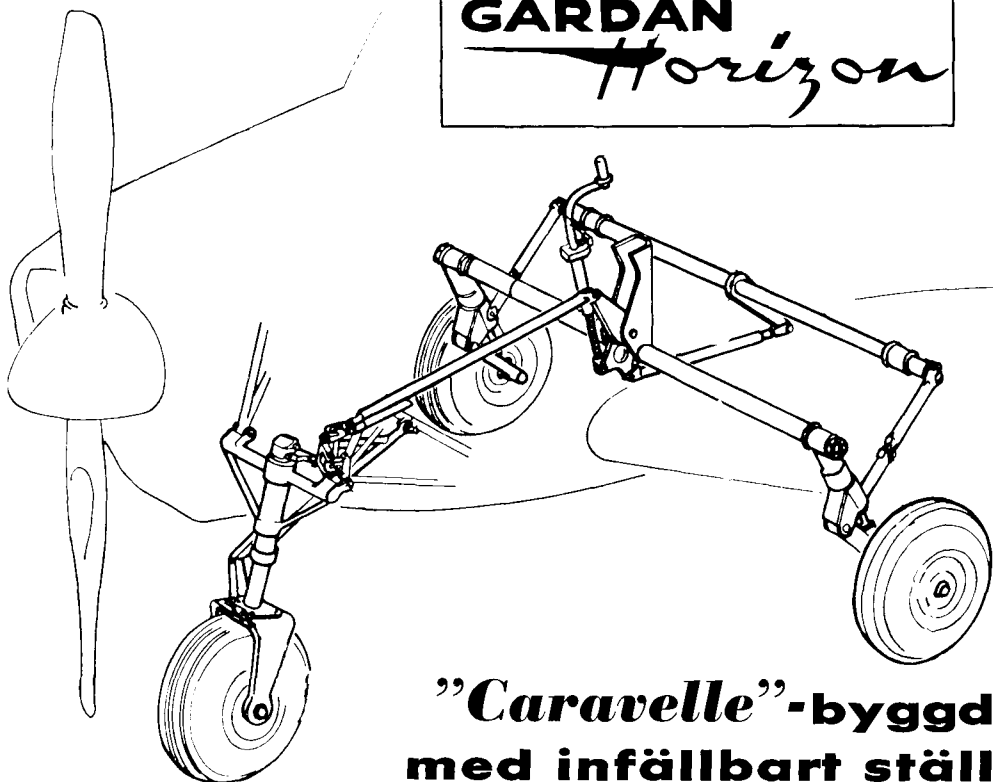
1. Områden närmast alla flygplatser.
2. Alla ställen där kraftledningar går över sund, dalgångar m.m.
3. Flygvapnets lågflygningsstråk.
4. Områden med stor segelflygaktivitet.

Kostnaden kan bli mycket blygsam, så liten att utgiften kan vara inbesparad på något år genom uteblivna förluster av materiel och människoliv. Om monteringen göres från helikopter (Vävkulan med mjukplast "svettas" med elektriska specialverktyg.) kanske kostnaden kan stanna vid ett par kronor per monterad kula. Under sådana förhållanden skulle det vara helt oförsvarligt att inte genomföra åtgärden.

Lidingö i januari 1964

Staffan Engström

GARDAN
Horizon

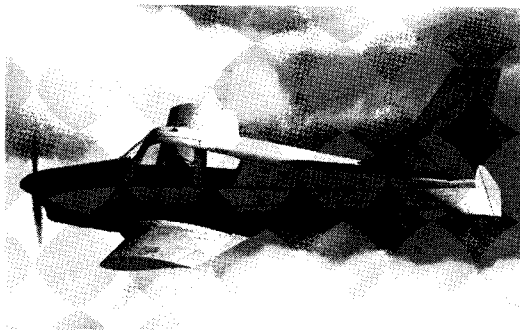


"Caravelle"-byggd med infällbart ställ

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 landställsbenen med ett system av hävarmar och stöstånger.

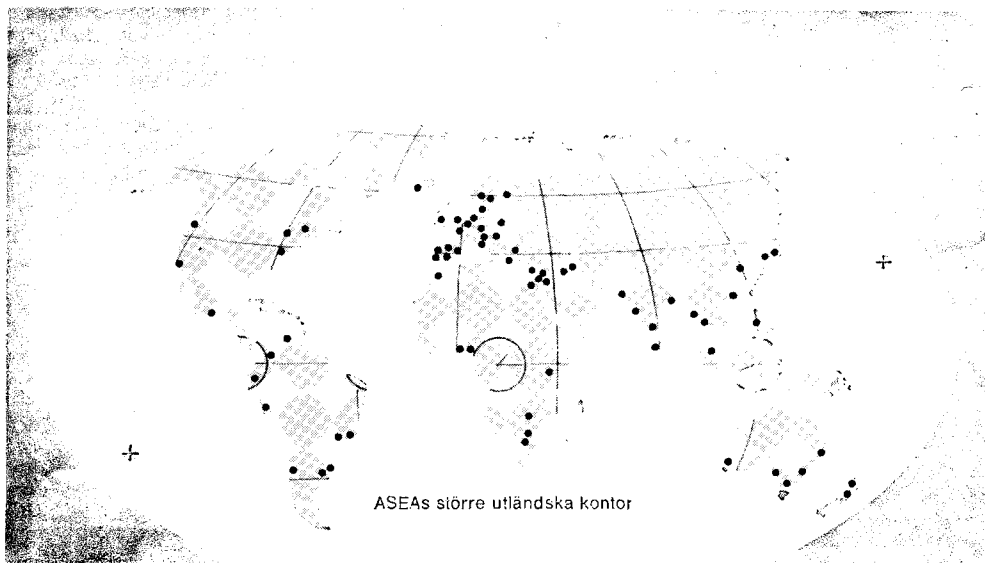
Huvudhjulen är försedda med oleopneumatiska stötdämpare och skivbromsar. Dessa påverkas medelst ett handtag placerat mellan framstolarna. Noshjulet är vridbart och hopkopplat med sidroderpedalerna för styrning på marken. De tre hjulen är sinsemellan utbytbara.



FCA  **FLYGCENTRUM AB**

BROMMA FLYGPLATS

Bromma 10, tel: 08/28 52 05



ASEAs större utländska kontor

Solen går aldrig ned över vårt arbetsfält...

ASEA har dotterbolag, filialer och representanter på ett 80-tal platser utanför Sverige. Sex av dessa är tillverkande dotterbolag, fördelade på fem världsdelar. Från alla breddgrader inströmmar dagligen större och mindre order.

ASEA erövrar ständigt nya marknader. Varje ögonblick pågår förhandlingar om stora leveranser till olika delar av världen.

ASEA