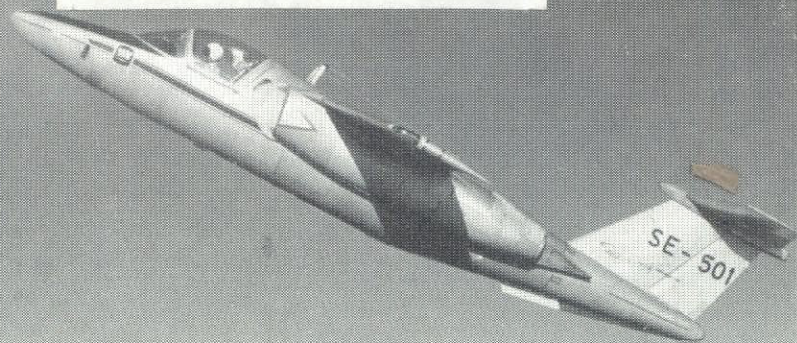


HENNINGSEN
BRÄNNINGEGATAN 8 C
HABO 04254



SAAB 105

— det nya kombinerade skol- och attackflygplanet

— nu beställt i serie av Flygvapnet

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

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

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

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

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



SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET • LINKÖPING

Strängnäs Tryckeri AB



NUMMER 8 ARGANG 7 • NOVEMBER 1964

Julkalppstips sid 322



6000 m² VERKSTÄDER på BROMMA flygplats



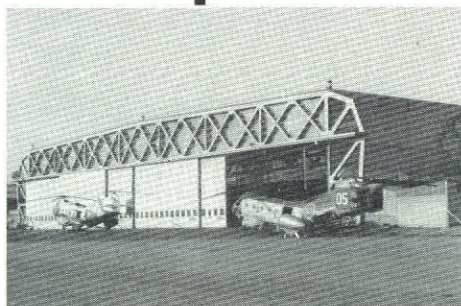
Närmare 200.000 arbetstimmar per år
utföres på

TEKNISK SERVICE

ÖVERSYNER

TILLSYNER

REPARATIONER



Dessutom FÖRSÄLJNING av

HELIKOPTRAR

FLYGPLAN och

RESERVDELAR



OSTERMANNS AERO AB

BROMMA FLYGPLATS, BROMMA 10

GODSADRESS: SUNDBYBERG - TELEFON 08/28 28 40

Luftens frihet

Den debatt, som för närvarande är mest uppmärksamman inom svenskt privatflyg, gäller vissa statliga myndigheters sätt att respektera allmänflygets intressen. Denna mycket stridsglada aktivitet har initierat min artikel "Luftens frihet och vårt ansvar" i KSAK-NYTT nr 7. Av bara farten har detta av en och annan uppfattats som ett mycket välvilligt bistånd från KSAK åt privatflygets "motståndare" (Horisont nr 8).

Det är min uppfattning att KSAK:s verksamhet stimuleras av fri och frisk debatt mellan flygets intressenter kring privatflygets problem, det må gälla tolkningen av målsättningen, sådan den är given i KSAK:s stadgar, eller medlen för att nå målen. Debatten kan vara en utmärkt metod att utkristallisera väsentligheter och att finna samförståndslösningar.

Det är framför allt luftfartsstyrelsen och telestyrelsen (radiobyran), som drabbats av kritik. Dessa två statliga verk skall enligt av Kungl. Maj:t utfärdade instruktioner tillvarata flygets intressen. Dessa instruktioner är resultat av omfattande utredningar. Vill man bli tagen på allvar i sin kritik gentemot beslut, som under ansvar fattas av myndigheterna, så bör man basera sin klagan på starkare skäl än allmänna omdömen om de beslutandes kvalifikationer, insinuationer som "det viskas om att man försöker skydda några europeiska tillverkare genom att införa föreskrifter ..." (Horisont nr 8, 1964 beträffande radioutrustning i fpl) och ytliga jämförelser med USA.

Vidare bör man enligt min uppfattning icke presentera sina problem i en för effektens skull förstörd form. Överdrifter kan medföra att man skaffar argument emot sig.

Beträffande allmänflygets samhälleliga betydelse idag så vet vi, att privatflyget totalt svarar för mindre än en promille av landets persontransporter (räknat i färdsträcka) och mindre än en milliondel av varutransporterna. I genomsnitt finnes i ett visst ögonblick c:a 7 svenska privatflygare i luften, varav en del kan ha anledning förarga sig över existensen av regler, till synes anpassade för den reguljära lufttrafikens eventuellt överdrivna säkerhetskrav. Samtidigt sitter i genomsnitt c:a 100 000 svenska bilförare vid ratten och kan tänkas bli irriterade över

bestämmelser som kan tyckas medföra onödiga tidsförluster, exempelvis generell fartbegränsning i tätbebyggelse, oaktat trafiken ibland kan vara gles, eller påbjuden hastighetsanpassning vid järnvägsövergång t o m vid de minsta bibanorna. Man bör nog vara beredd på, att samhällets organ bedömer privatflygarens irritation över frihetsinskränkande förordningar som ett i de stora sammanhangen mikroskopiskt problem och man har från privatflygets sida all anledning att vid underhandlingar med myndigheter i hög grad vinnlägga sig om en genom saklighet och objektivitet övertygande argumentering.

Man kan vidare inte negligera, att aktiviteten av landets drygt 3 000 privatflygare med i genomsnitt c:a 20 flygtimmar per år visat en icke tillfredsställande olycksstatistik. Under år 1963 omkom inom svenskt privatflyg 16 personer, här inräknade två personer som förolyckades i en bil vid kollision med ett flygplan. Inom privatflyget hade de KSAK-anslutna flygklubbarna detta år ingen dödsolycka (men väl en inom skolflygning) och c:a 52 000 flygtimmar, och samtliga dödsolyckor är hänförliga till övrig privatflygaktivitet under c:a 14 000 flygtimmar. 12 dödsfall berodde på felbedömning av vädersituationen. Denna påtagliga kontrast mellan säkerheten vid i allmänhet flygchefsövervakad verksamhet och övrig privatflygning kan delvis vara resultat av slumpens spel men ger en antydning om att privatflygets organisationer kan utföra säkerhetsbefrämjande arbete, som stärker privatflygets anseende utåt. Detta arbete kan i dagens läge vara av samma betydelse som reformation av myndigheternas sätt att betrakta flygets intressen.

Naturligtvis är privatflygarens speciella problem beträffande lufttrafikens restriktioner icke oväsentliga, icke mikroskopiska, för oss som flyger för nytta och nöje. Om vi vill vinna effektivt gehör för våra synpunkter så är det min övertygelse att vi når längst genom ett moderat och sakligt redovisande av skäl, samtidigt som det man genom klok inriktning av det interna arbetet inom privatflygets organisationer bör undanröja varje skäl till tvekan om att privatflyget även är vuxet det ansvar, som följer med ökad frihet.

Bengt Joel Andersson

KSAK:s STYRELSE SAMMANTRÄDER

fredagen den 4 december 1964 kl. 10.00

i KSAK:s lokaler, Skeppsbron 40



Organ för
Kungl. Svenska Aeroklubben
och
Frivilliga Flygkåren



Utkommer med 8 nummer per år under månaderna febr-maj och sept-dec.

Utgivningsdag omkr den 20 i utgivningsmånaden.

Manuskript till text och annonser bör vara KSAK-NYTT tillhanda den 1 i utgivningsmånaden.

Redaktör och utgivare: Georg H Dérantz.

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

Prenumerationspris: 8 kronor per helår. Prenumerationsperioden omfattar enligt årsmötesbeslut tiden 1 april-31 mars nästföljande år. För prenumeranter som tillkommer efter den 1 april kan tidigare under året utkomna nummer icke garanteras.

Lösnummer: Tidigare utkomna nr i mån av tillgång 1:50 per ex.

Annonsformat och annonspriser:

Omslagets baksida, 2-färgs	750:-
Omslagets innersidor, 2-färgs	600:-
D:o, svart	500:-
1/1-sida (130x185 mm)	350:-
1/2-sida (130x 90 mm)	230:-
1/2-sida (62x185 mm)	230:-
1/4-sida (130x 45 mm)	125:-
1/4-sida (62x 90 mm)	125:-

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

Klichéer: raster 120 linjer/tum.

Tryckt hos Strängnäs Tryckeri AB Strängnäs 1964

Ärtmiddag

till självkostnadspris

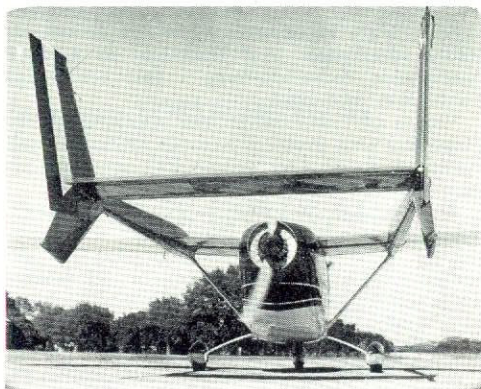
KSAK:s medlemmar inbjudes till höstens andra torsdagsträff i KSAK-huset, Skeppsbron 40, 2 tr, torsdagen den 26 november med samling kl 17.30.

Vid kaffet kåserer Tekniska muséets intendent Sigge Strandh om

BALLONGFÄRDER förr och nu

Utrymmet är begränsat!

Bindande anmälningar senast den 24 november kl 16.30 till KSAK:s klubbmästare, tel. 23 23 65.



Bildgåta?

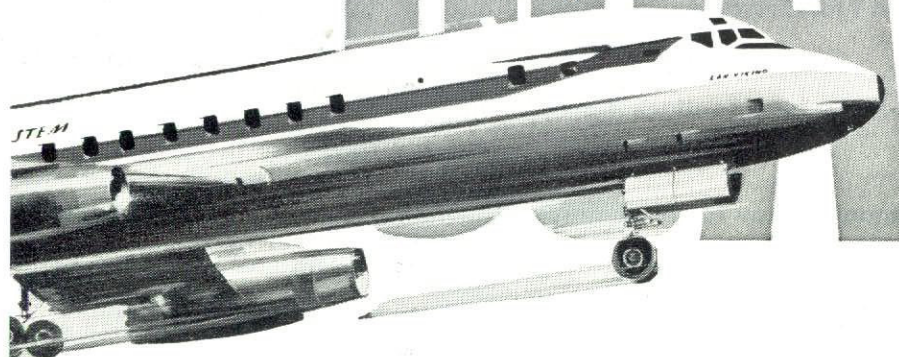
Den som inte klarar av problemet med identifiering av den originella skapelsen på bilden kan stilla sin nyfikenhet genom att slå upp mittuppslaget.

Omslaget:

Ove Kjellberg, Stockholm, med sin linstyrda racer, god för ca 200 km/tim. - Foto: Göran Alseby.



HAR RESURSERNA
PÅ



OCH ERBJUDER ER:



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



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



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



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



**DIREKT 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!



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



— på hemmaplan till 5 kontinenter

Nytt från LFS

Avgifter för landning utom flygplatsernas ordinarie öppethållningstid

(Se INFO 88/1946)

Flygföretag med tillstånd till luftfart i förvärvssyfte

(Se INFO 90/1964)

Förteckning över besiktningsmän

(Se INFO 92/1964)

Användningar av förkortningar för höjdangivelse

Pga ändringar av de officiella ICAO-förkortningarna, kommer från och med den 1 nov 1964 förkortningarna MER och TER (BCL-FL 5) icke längre att användas.

Samtidigt kommer betydelsen av förkortningar MSL att ändras från den nuvarande till att betyda endast "HAVSYTANS MEDELNIVÅ" (MEAN SEA LEVEL). I fortsättningen kommer höjdangivelser i relation till havsytans medelnivå att anges som höjd i fot (meter) MSL.

Höjdangivelser i förhållande till markytans nivå, exempelvis ett flyghinders höjd över marken, kommer som tidigare att anges som höjd i fot (meter) GND.

Någon ny förkortning motsvarande TER, dvs verklig höjd över en flygplats officiella nivå, kommer ej längre att finnas.

Höjdangivelser, där förkortningarna MER och TER fn förekommer i AIP, NOTAM etc, kommer successivt att ändras vid nyttryck.

(INFO 93/1964)

Flygning under vinterförhållanden

Flygning under vinterförhållanden ställer speciella krav på flygförare. Oförutsedda väderförhållanden, isbildning, hala banor, snövallar m m kan skapa svåra situationer. Förberedelserna före flygning fordra större noggrannhet och tar längre tid i anspråk. Ett gott omdöme och förnuftigt planläggning utgör en god grund för flygsäkerheten.

I det följande har gjorts en koncentrerad sammanfattning av tidigare vintrars erfarenheter.

300 – November 1964

Anvisningarna är i huvudsak avsedda för privatflygare men torde även kunna ge tips av värde för trafikflygarna.

Speciella svnpunkter på flygning under IMC återfinnas under mom 5.

1. Flygförberedelser

1.1 Operativa informationer

Otillräcklig kännedom om bland annat utmärkning av landningsområde, snöröjning och ytbeskaffenhet ökar risken för haveri. Förberedelserna för flygning skall därför bland annat omfatta inhämtande av fältbesked från start-, mål- och alternativflygplats. Informationer härom meddelas i NOTAM-SVERIGE samt i NOTAM distribuerade på luftfartens fasta förbindelser. För flygplats utan flygtrafikledning kan dock uppgifterna vara inaktuella, varför befälhavaren före start måste kontrollera uppgifternas riktighet.

Då flygning skall ske till/från annan godkänd flygplats, isbelagd sjö eller snötäckt fält skall särskild hänsyn tagas till ytbeskaffenheten vid bedömning av erforderlig start- och landningssträcka. Snötäckets tjocklek, snöns konsistens, flygplansskidornas konstruktion och utformning samt flygplanhjulens dimension och hjultryck är härvid faktorer av betydelse. Tänk även på den försämrade bromsverkan, inverkan av sidvind samt förekomsten av mer eller mindre skönjbara snövallar.

Riktvärden för beräkning av min istjocklek äro angivna i särskild bilaga.

I samband med flygverksamhet på icke avspärrade start och landningsplatser har vid upprepade tillfällen inträffat, att personer skadats eller dödats av roterande propellrar eller motorer. Håll därför noggrann uppsikt på tillkommande personer, särskilt barn, och använd helst avspärningsanordning.

1.2 Väderleksinformationer

Befälhavare erinras om skyldighet att före flygning göra sig förtrogen med väderleksrapporter och prognoser för flygsträckan, mål- och alternativflygplatser. Detta kan ske vid besök på civil väderstation eller per telefon. I avsikt att öka möjligheterna för civilflygare att införskaffa erforderliga väderleksorienteringar — i de fall

Apropå vinterflygning

I KSAK-NYTT nr 7/64 publicerades på sid 264 några välmentade råd till vinterflygarna. Dessa råd kommer att äga giltighet en lång tid framöver och det skadar inte att repetera.

AKTUELLT

FRÅN FNA: Komplet skidställ för flygplan med max 1.200 kg startvikt



FNA är inför vintersäsongen beredd att skidutrusta varje flygplan om max 1200 kg startvikt med komplett skidställ – nos- eller sporrskida, specialbyggt för nordiska vinterförhållanden.

PRISER: Huvudskidor per par . . 2.900: –
Nosskida 1.400: –
Sporrskida 400: –
Montagekostnad tillkommer



FNA NORRTÄLJE

Telefon: 0176/134 25, 134 80, 134 84

FNA har fullständig service för allmänflygplan av alla typer – liksom motorverkstad med skicklig personal och modernaste tekniska resurser.

svårigheter föreligger att erhålla sådana från den civila flygväderlekstjänsten — har flygvapnet åtagit sig att tills vidare försöksvis lämna sk väderleksorienteringar från flottflygplatser. För närmare upplysningar härom hänvisas till INFO nr 70/1961.

På grund av snabba växlingar, oförutsedda försämringar och isbildning är det vintertid särskilt viktigt att noga "följa upp" vädret. Beakta även dagarnas korta längd och vad en eventuell väderförsämring i förening med skymning kan innebära.

1.3 Snö eller is på luftfartyg

Före flygning måste luftfartyget utvändigt vara fritt från snö, is eller rimfrost. Detta är särskilt viktigt beträffande vingframkant, propeller, rotorblad och landställ, om detta är infällbart. Även obetydliga mängder försämrar allvarligt luftfartygets aerodynamiska egenskaper. Använd i största möjliga utsträckning ving- och stabilisatorkapell. Såväl luftfartyg som kapell bör emellertid vara torra när kapellen pålägges, för att minska risken för fastfrysning.

ADF-artikeln

påbörjad i oktobernumret av KSAK-NYTT (sid 266) kommer att fortsätta i decembernumret.

Snö och rimfrost avlägsnas med borste eller gum-miskrapa. Isbark avlägsnas bäst genom avfrostning i hangar. Vid temperatur omkring 0°C kan isbark avlägsnas med varmt vatten och gummi-skrapa.

Kontrollera att roder, trimroder, vingklaffar, kylklaffar etc ej frusit fast samt att klaffarna ej är skadade av isskott och snösörja. Glöm ej rengöra vindrutorna.

1.4 Motorers handhavande

Vid fallande temperatur utfaller vatten ur bränslet, vilket vid temperatur under 0°C kan frysa och medföra driftstörning. Det är därför av stor betydelse att bottensatsen i bränsletankar och filter avtappas.

Motorerna är mera svårstartade vintertid. Följ noga motortillverkarens föreskrifter för startning. Det är viktigt att iakttaga föreskrivna värden för oljetemperatur och oljetryck före motörpådtag.

1.5 Körning på marken

Vid körning på halt underlag skall största försiktighet iakttagas.

Med *hjulustrust* flygplan skall bromsar användas i minsta möjliga utsträckning. Om bromsning sker för hårt kan hjulen låsas, varvid mycket liten bromseffekt erhålles och flygplanet

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



*Bendixutrustningar
för affärs- och allmänflyg*

HELSELMAN BIL-AERO AB

Box 42046 - Stockholm 42 - Tel. 08/190480

Generalagent för: The Bendix Corporation
Bendix International Operations

GARDAN
Horizon
— EN SUD AVIATIONPRODUKT —



FYRSITSIGT ENHETSFLYGPLAN för SKOLNING - SPORT - RESOR

SNABB och EFFEKTIV SERVICE

har varit SUD AVIATIONS målsättning vid introduktionen av GARDAN HORIZON på marknaden.

SUD "AFTER SALES SERVICE"

avdelning, som skapats för att fylla flygbolagens krav på snabb och effektiv CARAVELLE-service, står även till alla GARDAN HORIZON-ägares disposition.

VERKSTAD

kapabel att ta hand om även komplicerade reparationsarbeten på GARDAN HORIZON finns inom landet. Periodiska 50- och 100-timmars tillsyner kan ombesörjas av certifierade mekaniker.

RESERVDELAR

av de mest gångbara slagen finns i lager vid Bromma. Övriga delar levereras vid behov omgående per flyg från centrallagret i Paris. Med en telegrafisk "AOG"-order ("Aircraft on Ground") finns delarna tillgängliga i Stockholm efter en å två dagar.

KATALOGER och SERVICEHANDBÖCKER

(på engelska) upplagda enligt det system som tillämpas för moderna trafikflygplan finns tillgängliga vid vårt Bromma-kontor och kan köpas av den som så önskar.

SERVICEBULLETINER

distribueras utan kostnad till samtliga GARDAN HORIZON-ägare.

FCA  **FLYGCENTRUM AB**

BROMMA FLYGPLATS

Bromma 10, tel: 08/28 52 05

kan komma i ett svärkontrollerbart läge. Vid behov användes bromsarna med stor försiktighet och framför allt — *kör långsamt och undvik snäva svängar.*

Vid körning med *skidustrustat* flygplan är det av stor betydelse att hastigheten avpassas till föret, då ingen annan bromsning finnes utöver friktionen mot underlaget. Denna typ av landställ utsättes också för större påfrestningar. Undvik därför snäva svängar runt ena skidan, då vridpåkänningarna kan bli för stora. Av samma anledning skall ett fastfruset flygplan icke vridas loss genom att man drar i vingarna. Med hänsyn till risk för rundslagning vid hastig upp- och nedbromsning skall särskild försiktighet iakttagas vid klabbföre.

Vid uppkörning av motorn före start måste uppmärksamheten delvis riktas utåt så att eventuell kaning omedelbart upptäcks. Kontrollera roder och trimroder med fulla utslag i båda riktningar.

2. Flygning

2.1 Start och stigning

Vid start i slask och blöt snö är rullmotståndet större än normalt. Även ett litet snölager förlänger startsträckan vid start med hjulustrustat flygplan. Koppla till luftförvärmning ett kort moment före start. Avbryt starten i tid om flygplanet icke accelererar normalt. Om flygplanet är försett med noshjulsstyrning är det nödvändigt att centrera noshjulen före pådrag för start. Kontrollera noshjulets läge med noshjulsrattens (motsvarande) inställning. Använd icke noshjulsstyrningen under starten.

2.2 Sträckflygning

Tänk på isbildningsrisken! Risken är störst vid lufttemperaturer mellan $+1^{\circ}\text{C}$ och -7°C i fuktig luft (regn, snö, dis eller dimma). Isbildningsrisk i förgasare föreligger särskilt vid lufttemperaturer mellan $+15^{\circ}\text{C}$ och -5°C och fuktig luft. Håll rätta farter och omvand luftförvärmnings- och gasreglage med omtanke. Kontrollera noga motorns varvtal och — vid luftfartyg med automatiskt ställbar propeller — ingastrycket. Var noga med höjdhållningen.

Oerfarna förare avrådes från att flyga i fjällområdet. De speciella väderleksförhållandena i fjällområdet kräver så mycket av förarens uppmärksamhet, att en orutinerad förare icke tillräckligt kan ägna sig åt luftfartygets manövrering. Beträffande säkerhetsåtgärder vid flygning över fjällområdet i Sverige hänvisas till BCL — D 1.11.

Det är viktigt att alltid noggrant följa upp flygplanets position. Iakttag vädret och jämför med meteorologens prognos kontinuerligt. På så sätt upptäcks eventuell förändring i ett tidigt skede och risken för överraskningar minskar.

Om vädret försämras, *hoppas* icke på att det är tillfälligt eller lokalt, utan avbryt flygningen

och återvänd till startplatsen eller landa på annan lämplig flygplats. Kontakta därefter närmaste väderstation, meddela gjorda iakttagelser och inhämta nya väderleksinformationer, innan beslut om förnyad start fattas.

2.3 Nedgång och landning

Tänk på att vinkningsfarten är väsentligt högre än normalt, om luftfartyget är isbelagt. Höjdbedömningen över obruten snöyta är svår, varför risk föreligger för minuslandning eller för hög sättning. Vår snöbelagd eller isig bana kräver större banutrymme för landning.

3. Efter flygning

Gör det till rutin att alltid efter flygning meddela gjorda väderiakttagelser till väderstationen. Dessa rapporter äro av stort värde för meteorologen och för andra förare, som planlägga flygning.

4. Flygtrim och kondition

Vintertid äro de flesta privatflygare mera sporadiskt i luften, vilket innebär att flygtrimmen blir försämrade. Normalt är även konditionen sämre. Överskatta därför icke förmågan. Kontrollera och befast kunskaperna om flygplanets handhavande såväl under normala förhållanden som i nödsituationer.

5. Speciellt för flygning under IMC

5.1 Flygförberedelser

Äro de radiohjälpmedel, som avses användas i funktion? Studera NOTAM! Kontrollera att flygplanets radio och navigeringsutrustning är utan anmärkning.

Om de-icing system icke fungera tillfredsställande eller flygplanet saknar sådan utrustning skall flygningen icke påbörjas om risk för isbildning föreligger.

I BCL — D angivna bränslemängder äro *minimum*. Medför om möjligt ytterligare bränslereserv.

5.2 Flygning

Speciell försiktighet skall iakttagas vid flygning över hög terräng. Kom ihåg att höjdmätaren kan visa upp till 15 % för högt värde vid extremt låga ytterluftstemperaturer.

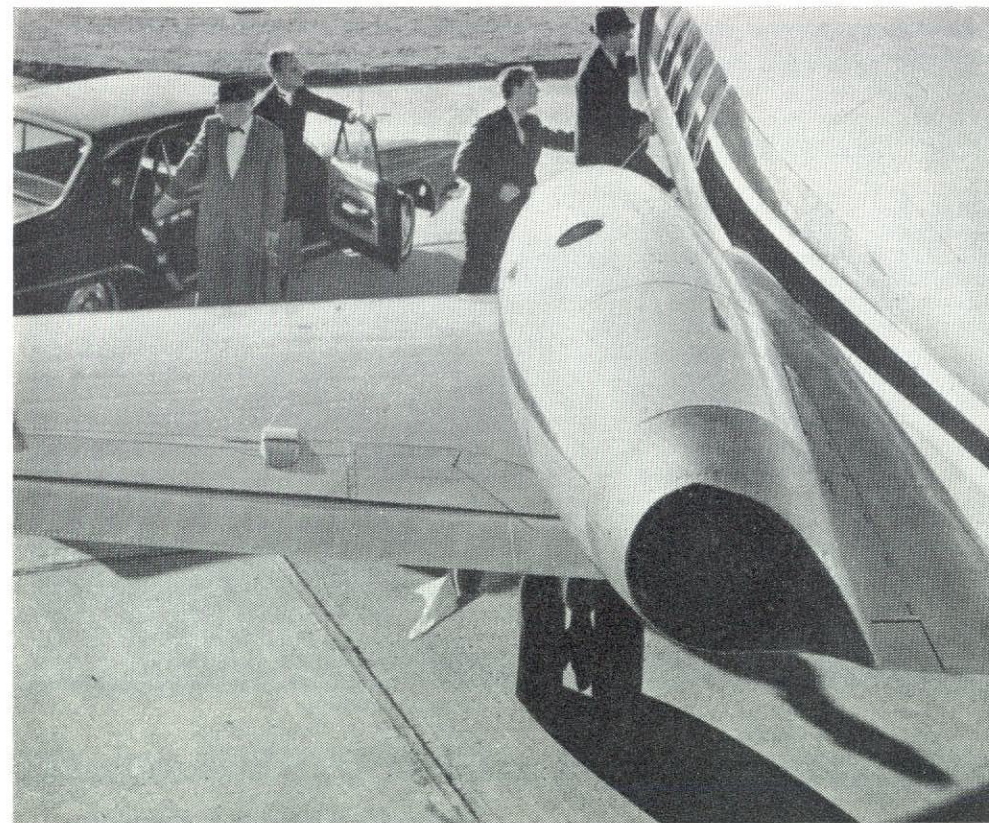
Var säker på att mottagna radiomeddelanden från ATC har uppfattats rätt. Vid tveksamhet, fråga om — gissa icke!

Var säker på flygplanets position innan nedgången påbörjas. Utnyttja de markradarstationer som finns.

Vid landning på bana med högentensiva banljus kan föraren lätt bländas om ljusen inte bländas av snabbt. Begär avbländning så snart ljusen kommer i sikte.

Följ fastställda procedurer.

Forts. sid. 306.



Viper-motorerna gör entré i affärsvärlden efter 10 år i skolan.

Bristol Siddeleys Viper-motor som nu valts som kraftkälla i firmajetplanen Hawker Siddeley 125 och Piaggio/Douglas PD 808 har bevisat sin styrka och tillförlitlighet under 10 års användning i militära skolflygplan.

Elva länder har nu valt Viper-drivna jetskolplan. Detta internationella erkännande är ett förnämligt bevis på Viper-motorns pålitlighet under de mest krävande arbetsförhållanden.

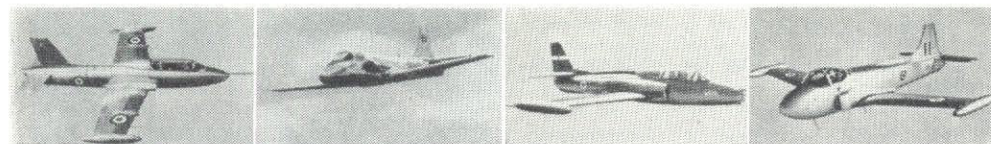
Den enkla konstruktionen är nyckeln till motorns pålitlighet. Denna enkelhet är ock-

så förklaringen till Viper-motorns exceptionella utvecklingsmöjligheter och har bidragit till att Hawker Siddeleys 125-motorer har ett första underhållsintervall på 800 timmar.

Sverigerepresentant: British Scandinavian Aviation AB, Sveavägen 9-11, 5 tr., Stockholm C. Tel. 24 24 30.



BRISTOL SIDDELEY LEVERERAR MOTORERNA



Fyra Viper-drivna skolplan — Macchi MB 326, Soko Galeb, Hunting Provost och Hindustan HJT 16.

Kontrollista

Förbered flygningen i god tid. Planlägg med gott omdöme och sunt förnuft. *Chansa aldrig!*

Operativa informationer

Inhämta uppgifter om:

snöröjning
markeringar
ytbeskaffenhet,
snöjocklek
istjocklek
bromsverkan
Kontrollera att uppgifterna är aktuella:

Väderleksinformationer

Inhämta rapporter om:

allmänna väderläget
lokala avvikelser härifrån längs planerad flygväg
landningsprognoser för mål- och alternativ flygplats
förändringar (speciellt försämringar)
isbildningsrisk i olika nivåer
vindkomponent vid start- och landningsplatsen

Snö- och is på luftfartyg

Kontrollera:

att vingar, fena och stabilisator är fria från snö och is
att roder och trimroder har full rörelsefrihet
att vingklaffar är oskadade
att kylklaffar fungerar
att vindrutor är fria från snö och is

Motorers handhavande

Kontrollera:

att bränsletankar och -filter är dränerade
att temp och tryck hålls inom begränsningar enl motorinstruktionen

Körning på marken

Kör långsamt, undvik snäva svängar
Bromsa med försiktighet
Kontrollera att fpl icke kanar vid uppkörning
Kontrollera att roder och trimroder är fria

Flygning

Start och stigning

Centrera noshjulet, kontrollera på styrratten (motsv) obs fpl acceleration

Sträckflygning

Slå till förgasarförvärmning om isbildningsrisk föreligger
följ planlagd färdväg
följ upp vädret
avbryt flygningen om VFR min ej kan hållas

306 – November 1964

Nedgång och landning

Använd förgasarförvärmning vid risk för isbildning
inspektera vingarna
tänk på att stallfarten ökar med is på vingarna
att höjdbedömning över obruten snöyta är svår
att bromsverkan kan vara ojämn — var beredd på asymmetrisk bromseffekt

Efter flygning

Rapportera till väderstation

Flygtrim

Håll kunskaper om fpl och bestämmelser aktuella

Flygning under IMC

Förberedelser

Studera och kontrollera:

NOTAM, radiohjälpmedel m m
fpl nav- och radioanläggning, funktion
avisningssystems funktion
medtag så stor bränslereserv som möjligt

Flygning

Kontrollera hinderfriheten (höjdmätaren kan visa upp till 13 % för högt vid låga temp)
radiomeddelande rätt mottagna
fastställ fpl läge innan molnengenomgång påbörjas
utnyttja markradar
avbländning av landningsljus
följ fastställda procedurer

(Se INFO 94/1964)

Sundsvalls-Härnösands Flygplats –

Visual Approach Slope Indicator

System (VASIS)

Bana 16 vid Sundsvall—Härnösands flygplats har utrustats med VASIS, avsedd att tills vidare brukas för prov.

VASIS är avsett att ge visuell glidbana — planévinkel — vid slutlig inflygning till landning.

INFO 95 innehåller en väl illustrerad beskrivning över anläggningen och dess funktion. Rekommenderas till ingående studium!

(Se INFO 95/1964)

Inhämtande av upplysningar om väderleksrapporter och prognoser före VFR-flygning

Enligt Trafikregler för luftfart (BCL-T 1) moment 2.3.2 åligger det befälhavare på luftfartyg att före flygning, som sträcker sig utanför en flygplats närmaste omgivning, studera aktuella väderleksrapporter och prognoser.

Vid haveriutredning har framkommit att färre under VFR-flygning, som försiggått enligt



Statsunderstödda flygcirkelstudier

Studieledarna i Stockholms stads och läns klubbar fick den 19 oktober en grundlig genomgång av förutsättningarna för statsunderstödd flygstudieverksamhet vid en träff i Norrtälje med Studieförbundet Medborgarskolan och KSAK som värdar och impulsgivare.

Informationsträffar av liknande slag skall som tidigare meddelats äga rum över hela landet. De närmast förestående, i Kopparbergs län och i sydöstra sverigehörnet kommer av tekniska skäl att förläggas till en senare tidpunkt efter årsskiftet.



FNA hade ställt sina lokaler till förfogande och man passade givetvis på att ta en titt på verkstaden.

Handboksdiskussion med Monica Kruskopf (studiekonsulent i länet), Åke Norén (bitr. studierektor i Medborgarskolan), Georg H Déranitz (KSAK-NYTT:s redaktör), Gösta Eriksson (KSAK:s motorflygutbildnings- och flygsäkerhetsexpert) samt stående Göran Granander (FNA och Roslagens Fk) och Lennart Ståhlfors (KSAK:s chefsinstruktör för segelflyget).

Foto: Esse Jansson, Norrtälje.

sk genomgående färdplan, icke inhämtat förnyad väderbriefing på mellanlandningsplats och därigenom icke erhållit information om inträffade väderförsämringar, som borde påverkat bedömandet om lämpligheten att fullfölja påbörjad flygning.

Med anledning av ovanstående uppmanas förare, att vid flygning som utföres enligt genomgående färdplan och där delsträckorna är av större längd, om möjligt inhämta förnyad väderbriefing under mellanlandning. I samband härmed erinras förare om möjligheten att på begäran erhålla väderleksorientering från flygvapnets flotttilflygplatser (ref INFO 70/1961) då svårigheter förefinnas att komma i förbindelse med den civila flygväderlektjänsten.

(INFO 96/1964)

Automatisk telefonsvarare för flygväder i Stockholms FIR

Till tjänst för allmänflyget har flygväderlektjänsten vid Stockholm/Bromma på försök försetts med en automatisk telefonsvarare, tel.nr. 08/28 87 86. På denna lämnas en prognos för Stockholm FIR, formulerad med särskild tanke på allmänflygets behov av väderleksuppgifter.

Telefonsvararen är t v i funktion under dagar. Under övriga tider svarar vakthavande meteorolog på samma nummer.

Ytterligare informationer, utöver den prognos som telefonsvararen lämnar, kan erhållas på tel. nr. 08/29 85 90.

För att på bästa sätt kunna anpassa sändningarnas innehåll efter behovet, är Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut tack- samt att få del av synpunkter på denna försöksverksamhet. Intresserade bedes ringa byrådirektör Persson, tel. Stockholm 08/52 00 00.

(INFO 98/1964)

Luftvärdigheten hos äldre segelflygplan

I INFO 62/1963 uttryckte luftfartsstyrelsen farhågor för luftvärdigheten hos äldre flygplan byggda av trä, på grund av att hållfastheten hos limfogar blivit nedsatt genom åldrande.

Saken har åter aktualiserats som följd av två haverier, som inträffat med svensktillverkade segelflygplan, båda p g a bristning i limfogar och trä. Det ena inträffade år 1963 i Kalifornien, USA, med en Kranich byggd år 1943, det andra i september 1964 i närheten av Borås med en J S Weihe byggd år 1943. (I båda fallen räddade sig de ombordvarande, 2+1, genom fallskärmschopp).

Sedan luftfartsstyrelsen nu med hjälp av specialister med erfarenhet av träflygplan gjort en utredning i frågan och med stöd av rapporter från andra länders luftfartsmyndigheter med samma negativa erfarenheter av äldre träflyg-

plan, har styrelsen funnit det nödvändigt att ur flygsäkerhetssynpunkt föreskriva följande att gälla med omedelbar verkan.

1. Segelflygplan tillverkade före år 1946 förklaras icke längre luftvärldiga. Detta gäller även vingar tillverkade före år 1946, som nu äro monterade på flygplan byggda senare. Flygplanens nationalitets- och registreringsbevis samt de luftvärldighetsbevis, som äro försedda med anteckning om nu löpande luftvärldighetsperiod skall omgående insändas till luftfartsstyrelsen. (Flygplanens tillverkningsår finns angivna i luftvärldighetsbevisen).

2. Segelflygplan tillverkade under åren 1946—1950 skola, innan fortsatt flygning får ske och för att bli förklarade luftvärldiga, med godkänt resultat genomgå en noggrann kontroll av limfogarnas och träets tillstånd. Segelflygplan i denna grupp skola kasseras efter ett visst antal år efter denna kontroll dock efter högst 5 år, varvid besiktningsman avgör antalet år från fall till fall. En luftvärldighetsanvisning angående denna kontroll kommer att utgivas.

3. För segelflygplan tillverkade efter år 1950 behöver tills vidare ingen åtgärd vidtagas i här ifrågavarande avseende. Luftfartsstyrelsen kommer att i samråd med KSAK föranstalta om uppföljning av segelflygplans luftvärldighet.

(INFO 99/1964)

Kommentar:

Detta innebär att praktiskt taget alla Grunau Baby försvinner ur bilden, liksom samtliga Weihe och de flesta Olympia.

Till den andra gruppen, den som kräver specialbesiktning, hör samtliga Baby Falken.

*

Tre nya NOTAM med direkt intresse för vinterflygarna har utkommit:

Säsongmässig snöplan för vintern 1964—65

med uppgifter om snöröjningen på luftfartsverket tillhöriga flygplatser

(NOTAM 1139/64)

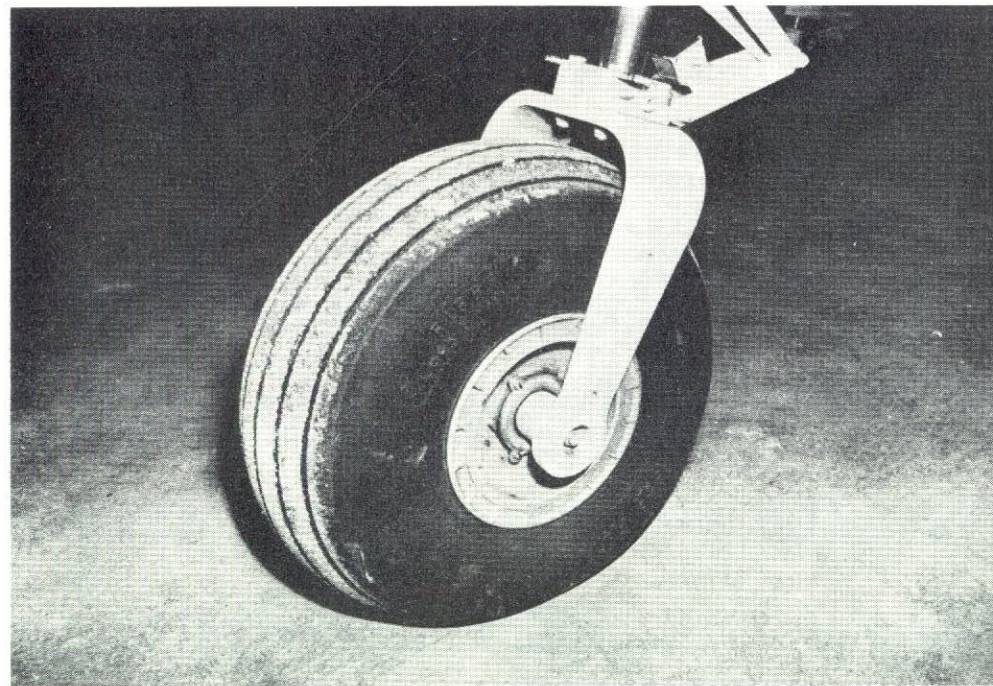
Rapportering av banförhållanden under vintern 1964—65

(NOTAM 1140/64)

Utsändning av vissa banförhållanden MOTNE

(NOTAM 1141/64)

För övrigt strömmar det in aktuella flygplatsuppgifter. I pressläggningsögonblicket föreligger. NOTAM 1144—1149, utgivna den 7 november.



STORT NOSHJUL

Hos Piper bygger man varje flygplan med de förväntningarna, att det skall kunna tåla även den mest omilda behandling. Detta inte alls med tanke på Din flygförmåga, för inte ens den skickligaste pilot kan göra mycket åt dåliga flygfält, mjuk sand, gytta eller frusna hjulspår. Pipers stora noshjul betyder dock en hel del. Noshjulet är precis lika stort som huvudhjulen — samma på alla Piper — för att ge extra säkerhet vid alla slags landningar och markkörningsförhållanden. (Jämför ett Piper-noshjul med de underdimensionerade noshjul, som andra använder! Du kommer att märka skillnaden.)

I sina omfattande prov har Piper gått så långt att det faktiskt blir spännande. Utöver beräknade påkänningar och fallprov, som gränsar till det sadistiska, har man en speciell mark-

körningsmaskin. Den kör runt på landstället i höga hastigheter och under alla tänkbara förhållanden, dag efter dag samt över alla sorters marktytor. Som avslutning låter man landstället falla från mördande höjd. Först sedan landstället klarat dessa "tortyr"-prov motsvarar det de krav man uppställt och får följaktligen godkänt.

Naturligtvis vill vi inte föreslå Dig att Du någonsin skall misshandla ett flygplan. Vad vi däremot vill, är att Du skall ha fullt förtroende för Ditt flygplans förmåga att komma till och från oländiga platser. Det är därför som Piper bygger sina flygplan på sätt som sker — bl. a. med det stora noshjulet.

Gör ett besök på Nyge-Aero och ta en titt på Pipers flygplan. Du kommer att bli angelänt överraskad!

Generalagent för Piper i Skandinavien:

NYGE-AERO/AB NYGEVERKEN

Box 31 Nyköping
Tel 0155/82 520

Fack Bromma 10
Tel 08/29 60 00

Box 32 Göteborg-Flyg
Tel 031/62 00 89

I Molngubbens hiss

Harald Millgård



Är det bråkigt och trångt i din vardagsby
fly på vingar till vindarnas värld
och allt tråkigt försvinner, du blir som ny
och du glömmet allt vrångt du är lärd.
NU — ett lyft i baken!
Ta det fint med spaken
och med sidorodret!
Ja, så steg du i molngubbens hiss.
När du har det som värst i din vardagsby
kliv då in uti molngubbens hiss!

Har du en chef och två chefer, tre, fyr, fem
och din fru ej förstår dig ett dyft
lämna jobbet och fly från ditt unkna hem
någon timme och tag dig ett lyft.
Perspektiv på livet
får du av det klivet,
det som nu är jäkligt
det gör inget om hundra år.
När du har det som värst i din vardagsby
kliv då in uti molngubbens hiss.

När du cirklar i molnbasen se dig kring
på den jord som du klättrat ifrån,
i sitt gröndis betyder den ingenting,
du har dragit ner vardagsridån.
Frigjord har du blivit,
uppåt har du klivit,
upp från dis och slöjor
som är botten i molngubbens hiss.
När du har det som värst i din vardagsby
kliv då in uti molngubbens hiss.

När du slukats av cumulonimbusnatt
med din variometer i topp
och du inte vet upp eller ner ett skvatt
sätts för drömmarnas framfart ett stopp.
Nu finns endast fakta,
spaka sakta, sakta,
akta nu på kulan,
följ din girindikator i allt!
Det kan hända att livet i vardagsbyn
ter sig lockande mer än du trott...

När med hand eller fötter du gjort ett fel
mot de regler, som gäller i skyn
tycker gubben att du fuskar fult i spel
och han skrynklar på ögonens bryn.
Han tar sats och sparkar,
ryter: "Usla arkar,
vad har ni att göra
på den väg som till himlarna bär?"
När du syndat i vingarnas himlaspel
blir du sparkad ur molngubbens hiss.

Om du erkänner tabben och ber om lov
öppnas dörren på nytt till den hiss
ditt du längtat som vaken och när du sov,
du vill pröva den nu utan miss.
Du är på alerten,
känner lyft i stjärten,
ser på instrumenten
att du kommit till byggnadens topp.
Du har vunnit en kamp — var den lika hård
som de strider du haft i din by?

När det dammar som värst i din vardagsby
vill du känna en främmande doft.
Kasta loss och termiken är ständigt ny
i de högvälvda skyarnas loft.
Vet du hur att haussa
varje liten blåsa
eller bara välja
starka sug från vår moder Natur
kan du komma så långt från din vardagsby
att du vill komma dit snart igen...



Fjällsegelflygläger i Ottsjö

planeras just nu till vårvintern 1965. Mera precis anges tiden till 14/3—21/3—28/3. Det blir den 5:e säsongen i Ottsjö och kanske ännu mera framgångsrik än de tidigare.

Bas för verksamheten blir som vanligt segelflygchef Rolf Algotson, Eskilstuna FK, som

KSAK-NYTT 1965

KSAK-NYTT har under 1964 väl hävdat sin ställning som effektivt kontaktorgan mellan allmänflyget och flygföretag av skilda slag samt tillverkare och försäljare av flygmateriel och flygplanutrustningar.

KSAK-NYTT som nu nått den för en svensk-språkig flygtidskrift ansevärd upplagan av 8.600 ex täcker området *allmänflyg* nära nog 100 % igt.

Samtliga medlemmar i KSAK-anslutna flygklubbar, alla inom Frivilliga Flygkåren enrollerade ävensom KSAK:s direktanslutna medlemmar samt flygföretag och myndigheter läser regelbundet KSAK-NYTT.

Utgivningsplanen för 1965 omfattar 9 nummer (samtliga månader utom januari, juli och augusti). Utgivningsdagar: omkr den 10. Materialdagar: den 15 i månaden närmast före utgivningsmånaden.

Annonspriserna, vilka varit oförändrade under den senaste 2-årsperioden, har justerats enligt följande:

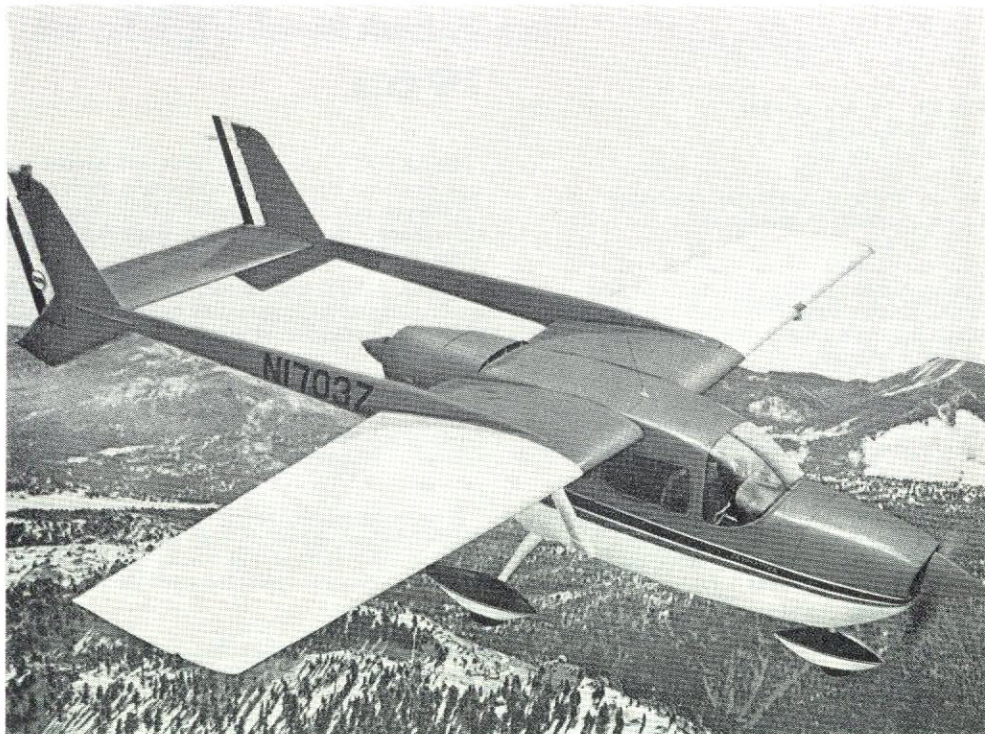
Omslagets baksida, 2-färgs	800:—
Omslagets innersidor, 2-färgs	650:—
D:o, svart	600:—
1/1-sida (130×185 mm)	425:—
1/2-sida (130× 90 mm)	275:—
1/2-sida (62×185 mm)	275:—
1/4-sida (130× 45 mm)	150:—
1/4-sida (62× 90 mm)	150:—
Radannonser (spaltbredd 62 mm)	
per mm	2:—

(Anslutna flygklubbar, deras medlemmar och KSAK:s direktanslutna medlemmar får 35 % rabatt på icke kommersiella radannonser.)

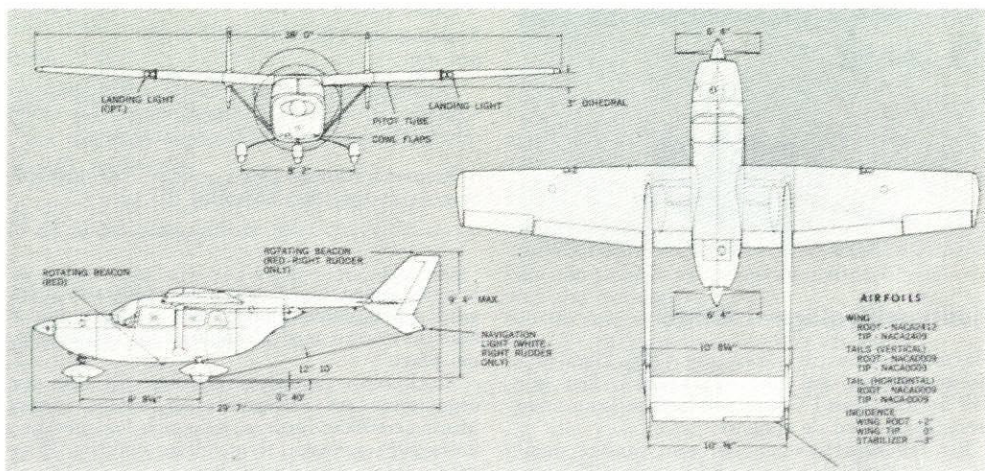
Prenumerationsavgiften — för icke medlemmar — är för 1965 fastställd till 10:—.

hoppas kunna bereda plats för 100-talet deltagare. Intresserade klubbar och enskilda bör ta kontakt snarast med arrangören för tillförsäkran om plats.

Stockholms Segelflygklubb hör till dem som organiserat ett deltagande av större format. Minst certifikat fordras. Kost och logi beräknas kosta 195:—/vecka, flygavgiften omkring 75:—/vecka plus bogserkostnader.



Cessna 336 "Skymaster"



I skymningen den 3 november, landade en sällsam fågel på Bromma flygplats, Cessnas tandemmotoriga Skymaster med stjärtbommar och ett utseende som kan betecknas som ganska unikt.

Bengt C:son Bergman från KSAK:s motorflygavdelning samt KSAK-NYTT:s redaktör ingick i den lilla men intresserade mottagningskommittén.

Dessa båda herrar fick också tillfälle att några minuter efter landningen göra en snabbtest av flygplanet tillsammans men piloten Joseph P Tyszko, engelsman, men i sin egenskap av District Manager stationerad vid Cessna Aircraft Company, Brussels Branch i Belgien.

Under en halvtimmes flygning över det mörkande Stockholm hann Bengt Bergman givetvis inte göra någon mera omfattande provflygning.

Men han fick tillfälle att konstatera

att sikten och markkörningsegenskaperna i övrigt var goda,

att start- och stigegenskaperna var just så goda som man kunde vänta sig av ett tvåmotorigt flygplan,

att flygplanet under planflykt var lättmanövrerat och med påfallande goda trimmöjligheter,

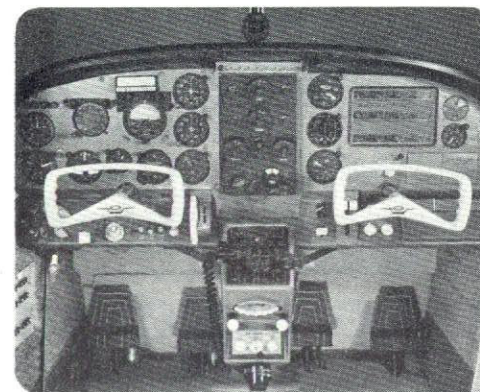
att vikningen först skedde vid ca 95 km/t, efter lång förvarning,

att enmotorflygningen (med frontpropellern flöjlad) var fullt godtagbar,

att flygplanet var lättlandat samt

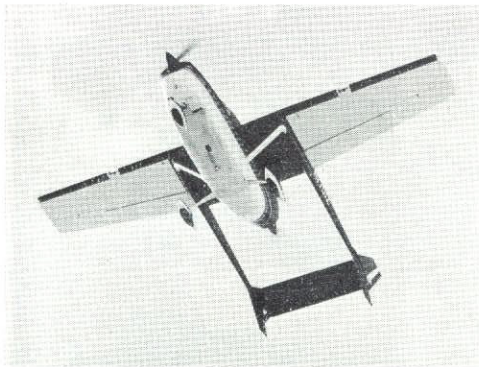
att instrumentbelysningen var föredömligt ordnad och att inredningen i övrigt var av god klass. Särskilt bör anmärkas att de båda främre stolarna var ställbara även i höjdlid.

Anledningen att man valt tandemmotorer uppgav Mr Tuszko vara den att man härigenom hade möjligheter att lättare omskola privatflygare. I USA är flygplanet sålunda tillåtet att



Både Thor Solberg (t. h.) och hans sverigechef Ernst Svensson mötte upp kring Skymaster på Bromma. Under provflygningen i stockholmsskymningen framhöll Joseph P Tyszko (t. v.) Skymasters företrädare för spakande Bengt C:son Bergman.

T. v. en översiktsbild av Skymasters välplanerade instrumentpanel.



flygas utan den omfattande utbildning som i vanliga fall krävs för tvåmotoriga flygplan.

Teknisk beskrivning

2-motorigt helmetallflygplan med stjärtbommar och motorerna i tandem. Högvingat med vingstöttor. Fast landställ med noshjul. 4-sitsigt med möjligheter att anbringa ytterligare två platser av standardtyp på bagageutrymmet. Kabinvolym: 3,91 m³.

Motorer Continental IO-360 A (6-cyl), varadera om 210 hk. Flöjelbara Mc Cauley propellrar.

Data och prestanda

Data

Spännvidd	11,58 m
Längd	9,02 m
Höjd	2,84 m
Vingbelastning	94,7 kg/m ²
Effektbelastning	4,22 kg/hk
Tomvikt	1.061 kg
Flygvikt (max)	1.770 kg
Bränslevolym, standard	348 liter
D:o maximalt	484 liter

Prestanda

Toppfart (610 m)	294 km/t
Marschfart (75 % 2.135 m) .	278 km/t
Ekonomifart (3.050 m)	198 km/t
Stallfart m klaff	97 km/t
Stighastighet (havsyt.)	408 m/min
D:o främre motor	108 m/min
D:o bakre motor	128 m/min
Tjänstetopphöjd	5.800 m
D:o bakre motor	2.900 m
Startsträcka	190 m
Landningssträcka	200 m
Aktionssträcka (marschf.) ..	1.200 km
D:o m extratankar	1.675 km
Aktionssträcka (ekonomif) .	1.520 km
D:o m extratankar	2.115 km



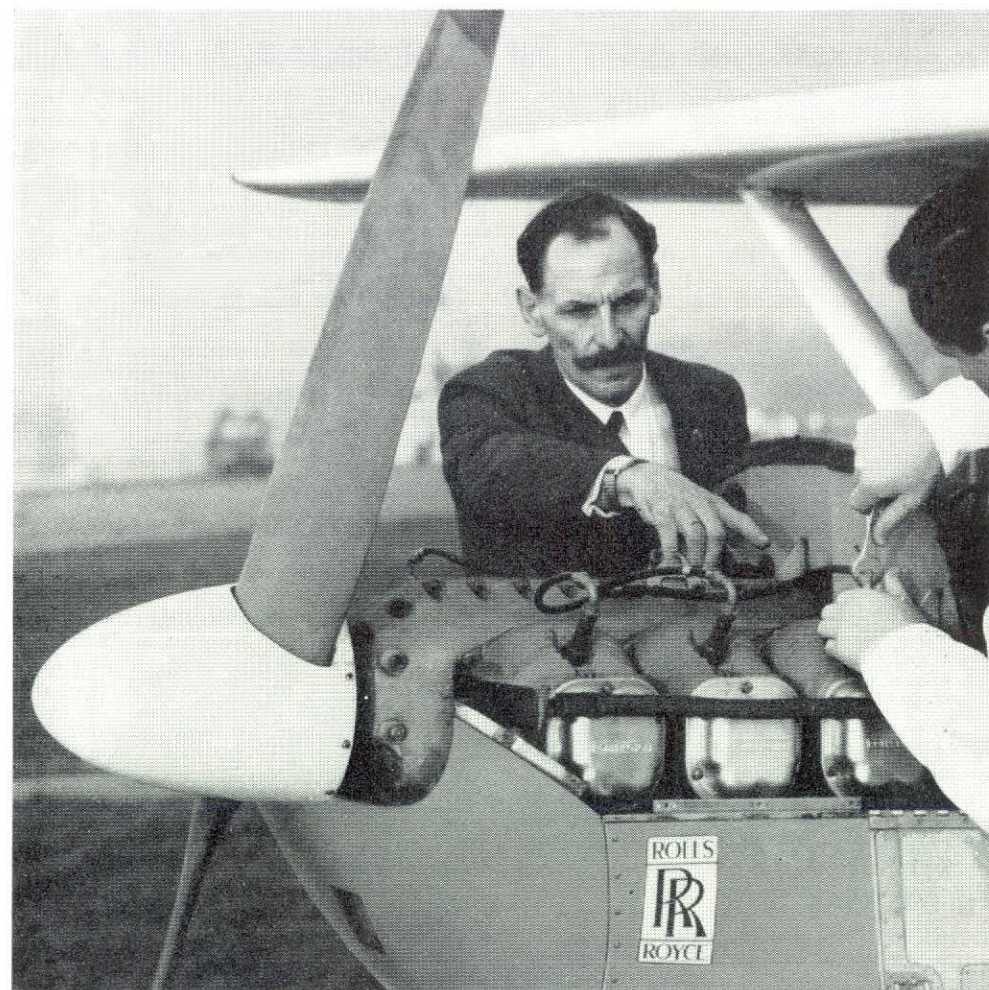
1965 års modell av Cessna 172 nu i lager. Cessna-flygplanens kvalitet borgar för lång livstid, högt andrahandsvärde och låga driftskostnader samt för elegans och komfort utöver det vanliga.

FÖR DEMONSTRATION kontakta:

Cessna SOLBERG FLYG AB

BULLTOFTA FLYGPLATS BOX 16017 MALMÖ 16

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



DETTA ÄR EN ROLLS-ROYCE SERVICE-INGENJÖR

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

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

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



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

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

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

Nya namn i KSAK-styret

Överste Bengt Liljestrand och byrådirektören Nils Rune har inträtt i KSAK:s styrelse och VU i stället för överste Fredrik Löwenhielm och byrådirektören Björn Klinge, vilka på grund av ändrade tjänsteförhållanden inom försvarsstaben resp. civilförsvarsstyrelsen lämnat sina uppdrag inom KSAK.

I samband med sin avgång skriver överste Löwenhielm till KSAK:

"Jag ber att få framföra mitt uppriktiga och varma tack för de år jag haft förmånen tillhöra KSAK styrelse. Det har varit stimulerande och intressant att få följa verksamheten inom KSAK och kunna konstatera det levande intresse och uppofterande arbete som nedlagts av medlemmarna för att främja klubbens syften. Alldeles särskilt glädjande har det varit att följa uppbyggnaden av FFK, som, vad jag kunnat konstatera bl a vid besök hos olika länsstyrelser och civilbefälhavare, tillvunnit sig aktning och respekt.

Vårt totalförsvars första uppgift är att ha en sådan styrka att det verkar fredsbevarande. För att nå största försvarseffekt skall totalförsvarets olika delar samverka och understödja varandra. I vårt totalförsvar utgör FFK en betydelsefull länk som bidrar till att skapa den önskade effekten i försvaret. Detta understrykes icke minst av den höga beredskap kårerna har samt den glada framåtanda och målmedvetenhet som kårens medlemmar i olika instanser visar.

Än en gång framför jag mitt uppriktiga tack, vilket jag naturligen i första hand riktar till styrelsens och VU ledamöter för visad vänskap och kamratskap."

Nytt från KSAK

KSAK har fått möjlighet att tillhandahålla ett antal *Navigeringskivor modell "Plath"* (finns beskrivna i Larsson-Landins Handbok i flygning, sid 212—216), *Pejllinjal* för skala 1:1.000.000 (1:2.000.000) samt *Kurs- och distanslinjal* för skala 1:300.000.

Navigeringskivorna jämte en KSAK utarbetad beskrivning säljer vi för 15—20: — kronor, och pejllinjalerna för 1: — krona. Kurs- och distanslinjalerna sänder vi gratis (mot portokostnad), så långt förrådet räcker.

Stort intresse för KSAK-NYTT:s specialartiklar

De tre första av KSAK-NYTT:s specialartiklar, som anmälades i förra numret av KSAK-NYTT (nr 7/64 sid 270) har rekviderats flitigt av läsekretsen. Alla tre finns klara för omgående leverans och vi planerar fortsättning.

Enklaste sättet att rekvidrera dem är att sätta in beloppet på KSAK:s postgiro 555 70 och att specificera beställningen på kupongen.

316 — November 1964

Utlandsservice

KSAK tillhandahåller utdrag ur AIP, avsedda som underlag för planering av VFR-flygningar till Frankrike.

Utdragen, som hålles aktuella, innehåller samtliga internationella och andra tullflygplatser inom resp länder med flygplatsdata och uppgifter om radio och navigationshjälpmedel samt allmänna trafikbestämmelser. Samtliga AIP-utdrag är svenskspråkiga.

Följande länder ingår i serien:

Danmark	2: —
Finland	2: —
Norge	2: 50
Nederländerna	2: —
Belgien	3: —
Västtyskland	4: 50
Frankrike	7: 50

*

Genom ett stort tillmötesgående från SAS har KSAK beretts ökade möjligheter att i fortsättningen ge service åt sina medlemmar i kart- och navigeringsfrågor.

Sålunda kan den som vill ge sig utomlands på KSAK få alla aktuella uppgifter ur "Rutthandboken Europa, Africa and Middle East (EAME)" som av SAS ställts till KSAK:s förfogande. Sedermera kommer vi också att kunna hålla ett mindre lager av aktuella flygplatskartor, radionavigeringskartor och ONC kartor (USAF Operational Navigation Charts) förutom den svenska kartan i 1:250.000 och ICAO kartorna i 1:500.000 och 1:1.000.000 (dessa redovisas i särtryck till Utomlands med eget flygplan). Denna utökade service kan av praktiska skäl vara i funktion först under våren 1965.

Vi återkommer i KSAK-NYTT med närmare uppgifter om tidpunkten och om kostnaden.

Med hänsyn till kostnaderna kan KSAK endast hålla ett relativt litet lager kurant och det är av vikt att kartbeställningar göres i god tid. Tyvärr händer det ofta att våra medlemmar vill ha kartor levererade på dagen. Det kan gå bra, men det kan också vara omöjligt. Med den ändringsrutin som råder på kartområdet har KSAK inte råd hålla ett stort lager, som snabbt skulle bli omodernt.

SAS Route Information (OR) på Bromma meddelar, att trots den utökade servicen från KSAK är givetvis alla privatflygare, om de så önskar, fortfarande hjärtligt välkomna att göra sina inköp direkt hos SAS. Samtidigt vill SAS också påpeka den möjlighet, som finnes för privatflygare att abonnera på SAS' Rutthandböcker. SAS vill speciellt rekommendera sin Rutthandbok (Route Manual) Northern Europe, omfattande förutom Skandinavien, Belgien/Luxemburg, Frankrike, Irland, Nederländerna, Polen, Schweiz och United Kingdom. Priset för denna bok är 150: — kr pr år med full rättelsestjänst.

FALLSKÄRMS-VM 1964

Sveriges första VM-insats

Det sjunde världsmästerskapet i fallskärms-hoppning hölls under tiden 30/7—17/8 i Leutkirch Väst-Tyskland. Svenska Fallskärmsklubben (SFK) deltog för första gången i en VM-tävling. Laget bestod av: delegationschef O Falkerheim, lagledare S Einerth, pilot G Juhlin, tolk E Hem-

mingsson, hoppare H Magnusson, W Frick O Elvén B Liljedahl och B Hallgren.

Arrangör för tävlingen var Deutscher Aero-Club e v med dess president Fürst Waldburg-Zeil såsom värd. Som tävlingsplats användes sportflygfältet Unterzeil beläget strax utanför Leutkirch.

Tävlingen, som var öppen för såväl manliga som kvinnliga hoppare med längst C-cert samt anslutna till FAI genom nationell aeroklubb, hade samlat 298 deltagare från 30 länder. VM-veteranen Jaroslav Jehlicka från Tjeckoslovakien var tävlingens "hopprikaste" manlige deltagare med 3 400 hopp bakom sig. Ryskan Valentina Seliverstova hade flest hopp bland de kvinnliga deltagarna med drygt 1 600.

Tävlingen dömdes av en grupp om 11 domare, som utsetts ur en av FAI upprättad domarlista. Chefdomare var C. Cejpa från Tjeckoslovakien.

För tävlingens genomförande användes 6 amerikanska militärplan av typ U-1A (Otter). Enligt uppgift hade dessa i stort sett ställt kostnadsfritt till tävlingsledningens förfogande. Planen tog förutom pilot en andre förare, som var respektive länders egen pilot, en domare samt fem hoppare.

Flera typer av fallskärmar användes. Det var med stor spänning som de första provhoppningen gjordes. Då avslöjades nämligen ländernas fallskärmar och övrig utrustning. Före tävlingen hade det ryktats om en helt ny amerikansk konstruktion, varom man endast fick undvika svaret (som vore det frågan om en statshemlighet). Skärmen visade sig vara — såsom många misstänkte — Pioneers nykonstruktion. Para-Commander, vilken då och då under det senaste året låtit höra tala om sig. Fallskärmen väckte stort intresse. Den är närmast ovalt trekantig med ett 20-tal styrhjul. Till följd av sin låga sjunkhastighet — för 100 kg last 4 m/sek — och sin höga egendrivning (rörelsen i horisontalld) — 5—6 m/sek — liknar den mer en "glidare" än en fallskärm. Det är troligt att typen kommer att vinna stor utbredning. Andra intressanta fallskärmar var de ryska och öst-tyska. Öststaterna använder genomgående konstsidan i kalotterna under det att övriga använder kalotter av nylon.

Forts. sid. 324.

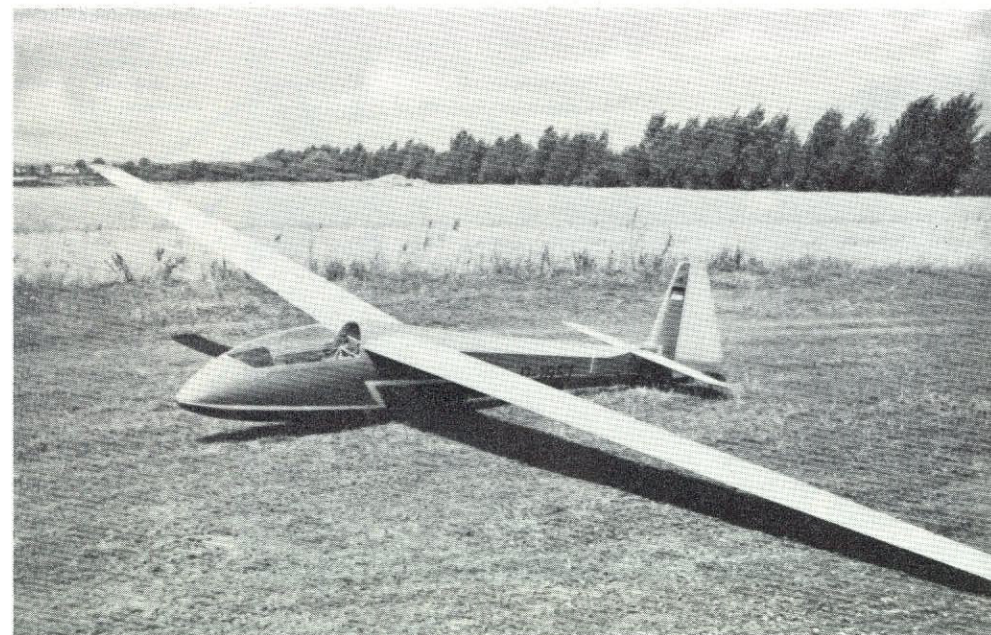
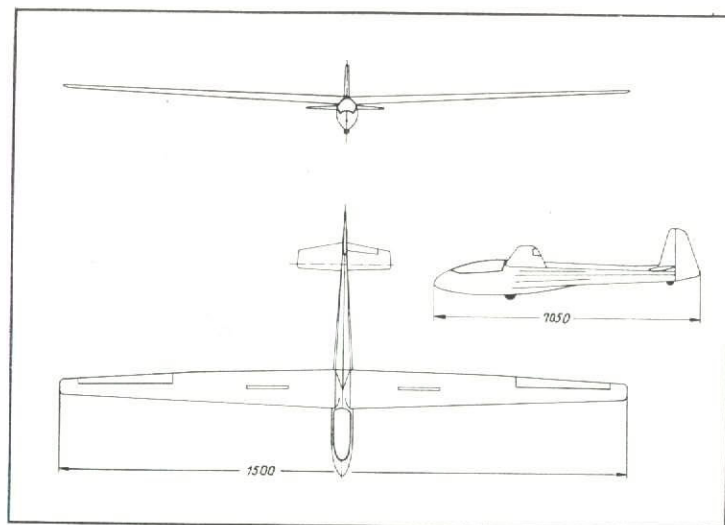
Sverige blev utan fallskärms-SM 1964

Fallskärmsklubben meddelar att man trots upprepade försök att senarelägga SM-tävlingarna inte lyckades komma överens med vädret. Man fann sig till slut föranlåten att inställa årets SM för att återkomma 1965.

Civila flygplan på flygvapnets flygplatser

KSAK har i skrivelse den 6 november till luftfartsstyrelsen yttrat sig över flygvapnets förslag till bestämmelser för civila luftfartyg vid begagnande av flygplats tillhörande flygvapnet.

KSAK konstaterar, att "vidtagna ändringar i bestämmelserna är en påtaglig förbättring i förhållande till tidigare, men med hänsyn till allmänflygets utveckling, både beträffande omfattning och utrustning, föreslås att luftfartsstyrelsen hemställer till chefen för flygvapnet att taga under omprövning, om ej procedurerna ytterligare kan förenklas utan att därigenom på något sätt eftersätta flygsäkerheten. En förenkling skulle vara till fördel ej endast för civilflyget utan även för de militära instanser, som har att besluta i dessa tillståndsfrågor".



Segelflygplanet SF 27

SF 27 är ett högvärdigt segelflygplan i standardklassen. Flygplanet är byggt enligt OSTIV:s rekommendationer.

Vingar, stabilisator — höjdroder, fena och sidroder är byggda i trä. Kroppen är av stålrör. För att minska luftmotståndet har kroppen byggts låg. Stabilisator — höjdroder har utformats som pendelroder.

Vingen — som är tvådelad — har en ny Wortmann-profil, vilken vid mätningar visat sig ha ett brett laminarområde. För att vingprofilen skall hållas intakt, är avståndet mellan spryg-larna genomgående endast 10 cm. Skevroderen är helt klädda med plywood.

Främre delen av kroppen är försedd med en glasfiberkåpa, bakre delen är klädd med tyg. Flygplanet har ett fast, bromsbart hjul. För att lättare kunna transporteras på marken, har det ett inbyggt sporrhjul.

Kopplingen, som placerats strax framför landningshjulet för att luftströmningen ej skall bli störd, kan användas både vid flygstart och vinschstart.

Kabinen är rymlig och sittställningen bekväm. Även mycket långa förare har god plats i flygplanet. Sidroderpedalerna kan ställas om inom ett stort område (200 mm).

SF 27

Tillverkare: Scheibe Flugzeugbau GmbH

Mått:

Spännvidd	15,00 m
Längd	7,05 m
Höjd	1,50 m
Kroppsbredd	0,60 m

Vikt:

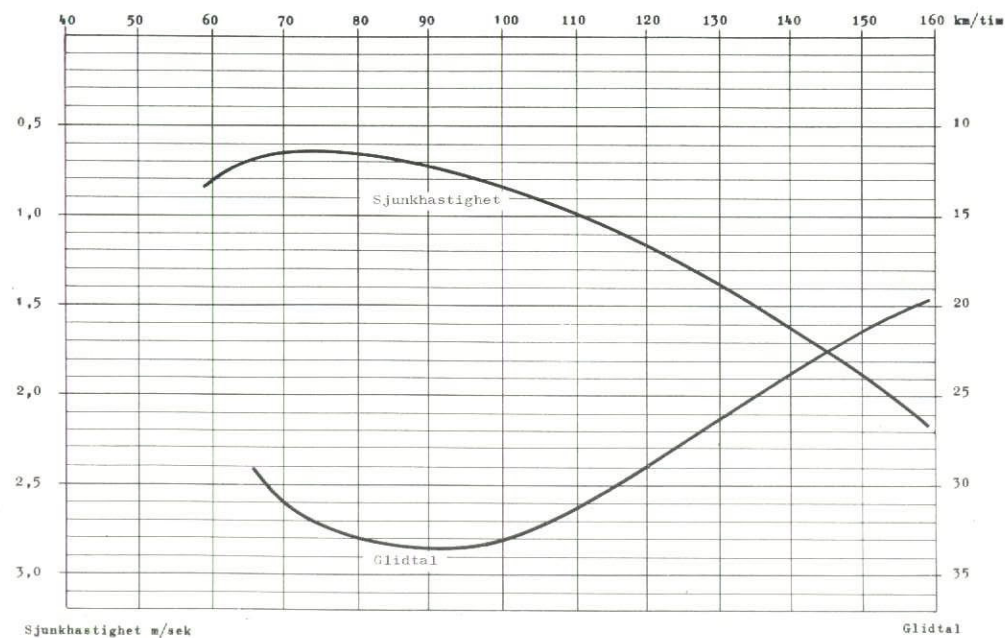
Tomvikt	c:a	205	kg
Tillsatsvikt	c:a	115	kg
Flygvikt		320	kg
Vingbelastning	max	26,5	kg/m ²
	normalt c:a	25	kg/m ²

Vingar:

V-form	3,5°
Sidoförhållande	18,7
Vingprofil	Wortmann

Prestanda:

Bästa glidtal (vid 80—90 km/t)	1:33
Lägsta sjunkhastighet (vid 70 km/t)	0,65 m/sek
Sjunkhastighet vid 110 km/t c:a	1,0 m/sek
Sjunkhastighet vid 150 km/t c:a	2,0 m/sek
Lägsta flyghastighet	55 km/tim
Tillåten hastighet	200 km/tim





Artikelförfattaren Carl G Hjerberg (t. h.) med instruktören Dave Johnson framför Schweizer 2-22.

Segelflygarhälsning från Colorado

I hangaren vid Black Forest Gliderport, segelflygplatsen i närheten av Colorado Springs i hjärtat av USA, finner man övervägande amerikansk flygmateriel. De populäraste flygplanen är Schweizer 2—22, ett användbart tvåsitsigt övningsflygplan, och Schweizer 1—26, ett högvärdigt ensitsigt segelflygplan för prestationsflygningar. Båda dessa typer är metallkonstruktioner. De europeiska segelflygplanen har emellertid ett mycket gott namn här och den vackra KA 6:an, som fanns att tillgå, flögs av amerikanerna med stor förtjusning.

Man flyger hela året i denna för segelflygning mycket lämpade terräng. Sporadiska lävägskonkitioner förekommer ofta i lä av Pikes Peak (14.000 fot). Så nådde exempelvis under julhelgen 1963 en gästande segelflygare från Chicago 33.000 fot, där han fick lämna en stadig uppvind på 300 fot/min för att ej underskrida rekommenderade syrgasmarginaler. Syrgasutrustningen, dess handhavande och skötsel ägnades stort intresse här, där "syrgashöjder" är vardagsmat. Den egentliga lävägssäsongen inträffar emellertid i februari, mars och april som hos oss i fjällen. April är en fin månad för sträckflygning över slätterna norr- och österut. Verkligt intensiv termik fanns under mina flygdagar där i juli och augusti, faktiskt så intensiv att man som regel kunde vänta cumulonimbus med kraftiga, lokala åskväder varje dag.

Både Denver- och Colorado Springs-klubbarna

flyger på Black Forest Gliderport, en mycket välutrustad segelflygplats. Trafiken är radio-dirigerad, något som är fullt naturligt i det flygtäta USA. En splitter ny Super Cub fanns det även i hangaren för flygbogsering till läflygningsområdena, men den populäraste startmetoden var utan tvekan vinchstarten, som var helt kostnadsfri för medlemmarna. Med 6.000 fot lina nådde man lätt med låg koppling 1.800 fot och från det utgångsläget kunde man både åka långt och högt. Linan var stark och smidig. Den hade stålbandsomspinning och vid brott, som enligt uppgift var ytterst sällsynta, skedde hopskarvningen med en enkel råbandsknop och kopparingslåsning med en specialtang. Två vinschar arbetade parallellt på den långa banan.

En av medlemmarna i klubben, Dave Johnson, driver ett företag Wave Flights, Inc. och hos honom kan man hyra en Schweizer 1—26 eller en tvåsitsig LK fullt utrustad med syrgas och radio. Klubbens egna flygplan får ej flygas EK av icke klubbmedlemmar. Man måste genomgå ett skriftligt prov på något FAA-kontor, närmast motsvarigt vår Luftfartsstyrelse, för att överhuvud få flyga i USA med svenskt certifikat. Detta gäller både motor- och segelflygning.

Jag fick många hälsningar att vidarebefordra till svenska segelflygare från verkligt trevliga, kunniga och hjälpsamma segelflygare i Colorado, i sanning ett segelflygarnas Eldorado.

Carl G. Hjerberg



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

Navigeringsinstrument

Hastighetsmätare
Höjdmätare
Stigmätare
Längdlningsmätare
Artificiella horisonter
Kompasser
Pitotrör
Venturirör

Kontrollinstrument

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

jämte många andra instrument för flygplan, helikoptrar och glidflygplan

Export på förmånliga villkor



MOTOIMPORT

Import- och exportföretag för bilindustrin

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

Telegram: MOTORIM-WARSZAWA

JULKLAPPAR – KSAK-



KSAK:s KRÖNTA EMBLEM

Medlemsmärke

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

NYHET Berlock

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



Jackmärke

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

Vävt märke

Enklare kvalitet. 30 mm brett. 1: 50.



Dekalkomanier

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

Manschettknappar

Hög kvalitet. Per par 16:—.



Nyckelring

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

Mössmärke

Hög kvalitet med äkta guldbroderi. 28:—.

Vagnmärke

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



Spelkort

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



FAI VAGNMÄRKE

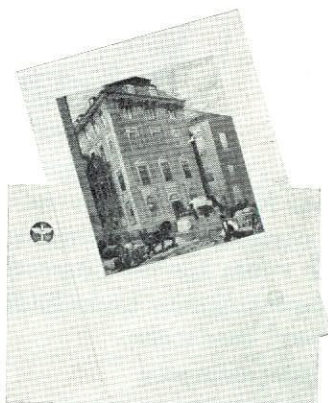
Internationella organisationens vagnmärke för bil eller flygplan, relief i krom + fyra färger, 88 mm sida 25:—.



FAI-märket med nål

22 mm	5:—
62 mm	16:—
d:o vävt 45 mm	2:—

ENDAST FÖR INNEHAVARE AV PRIVATFLYGAR-CERTIFIKAT



JUL- och NYÅRSKORT

samt

KORRESPONDENSKORT

JUL- OCH NYÅRSKORT

med John Sjösvärds målning av KSAK-huset 4-sidigt konsttryck i 4 färger, med kuvert —: 60. (Vid köp av minst 25 kort —: 50.)

D:o med engelsk text, samma pris. Finnes även på luftpostpapper.

D:o utan text, samma pris.

JUL- OCH NYÅRSKORT

9x13 cm, ståltryck på dubbelvikt kartong.	
10 kort med kuvert	2: 75
25 kort med kuvert	5: 50

KORRESPONDENSKORT

enkla med blått tryck	
10 kort med kuvert	2: 75
25 kort med kuvert	5: 50

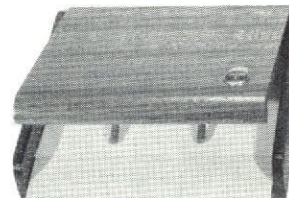
TIPS FÖR FLYGARFRUAR



NYHET

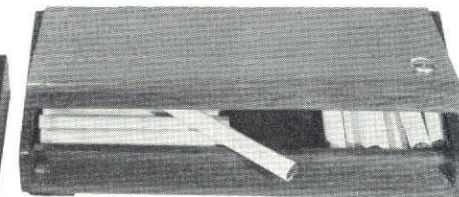
FFK-märke nål el. klack, guld, silver, blå o. röd emalj 5:—
Do: Vagnmärke 40:—
D:o d:o lackerat .. 30:—

ENDAST FÖR PERSON
ENROLLERAD I FRIV.
FLYGKÄREN.



SKRIVBORDSSET

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



Pappersautomaten

säljes även separat, komplett med papper 15:—.

Cigarrettskrinet

säljes även separat 20:—.



KELATIS SISTA RESA

enligt recensionerna "ett vitaminpiller för svenskt flygsinne". Pris 6: 75, specialpris för KSAK-medlemmar 3: 50.

KSAK-KALENDERN 1965

Populär flygarkalender med kalendarium samt handbokssamling innehållande bl. a. förteckning över ägarna till samtliga lätta flygplan registrerade i Sverige. Kalendern kostar 4: 25.

PÄRMAR TILL KSAK-NYTT

Praktisk systempärm för en årgång KSAK-NYTT, med tidskriftens emblem och årgången i guldtryck. Finns för "1964" resp. "1965". Komplet 4: 25.



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

Tävlingsgrenarna, som är återkommande, är följande.

Gren 1.

Individuellt precisionshopp från 1 000 m höjd med fritt fall enligt den tävlandes bestämmande 0—10 sek. De två bästa av tre hopp räknas. Högsta poängsumman är 200 per hopp. Utlöses fallskärmen efter den angivna tiden erhålles straffpoäng.

Gren 2.

Individuellt precisionshopp från 1 500 m höjd med fritt fall 15—21 sek. Liksom i gren 1 räknas de två bästa hoppen av tre. Straffpoäng ges om fallskärmen utlöses före eller efter de angivna tiderna.

Gren 3.

Individuellt stilhopp från 2 000 m höjd med fritt fall under 25—30 sek varunder en av tre fastställda rörelseserier skall utföras på signal från marken. Rörelseserierna är

Flyg sjö för 30 kr/t



Flyg med vår Sjöjunior SE-EFE vart Du vill och till sådana platser som Du endast kan nå med sjöflygplan. Planera nu sommarens härliga badturer och vänbesök antingen med någon av våra MFI 9 till 30 kr/tim eller med Cherokee 235 (200 km/t 8 t aktionstid) till 60 kr/t.

DAN ANDERSSON, MÅLARHÖJDENS SJÖFLYGSTATION

Pettersbergsvägen 66, Hägersten.
5 min från T-bana 13 (stn Mälarhöjden).

1	2	3
Vänstersväng	Högersväng	Vänstersväng
Högersväng	Vänstersväng	Högersväng
Bakåtvolt	Bakåtvolt	Bakåtvolt
Vänstersväng	Högersväng	Högersväng
Högersväng	Vänstersväng	Vänstersväng
Bakåtvolt	Bakåtvolt	Bakåtvolt

Tiden för rörelseseriernas utförande poängberäknas. Den tävlande erhåller poängavdrag för felaktigt eller ofullständigt gjorda rörelser.

Gren 4.

Grupp hopp med precisionslandning från 1 000 m höjd med valfri fördröjning mellan 0—10 sek.

För poängberäkning av precisionslandningarna används följande formel: $P = 200 - 3,6 D + 1,6 \frac{D^2}{100}$

där D = landningsfelet, som mäts på cm när.

Under tävlingen gjordes omkring 2 500 hopp. En sammanställning över resultaten från precisionslandningarna utvisar följande

Meter fel	Antal	%
full poäng	35	3,00
0—1 m	97	8,32
1—2	122	10,47
2—3	135	11,58
3—5	236	20,25
5—10	287	23,69
10—15	90	7,73
15—20	58	4,97
20—25	22	1,88

En sammanställning över resultaten från stilhoppen ger följande

Tid i sek för rörelseprogr.	Antal hopp	
	Kvinnor	Män
8—9	—	2
9—10	—	7
10—11	5	36
11—12	6	44
12—13	21	37
13—14	19	33
14—15	15	39
15—16	17	49
16—17	2	24

Världsmästare individuellt herrar blev D. Fortenberry USA, damer T. Teylor USA.

I herrklassen individuellt var W Frick bäste svensk på 75 plats med B Liljedahl på 84 H Magnusson på 104 O Elvén på 106 och B Hallgren på 123 plats. I lagtävlingen kom Sverige på 20 plats. Segrare i grenen var Tjeckoslovakien med Ryssland på andra plats.

Nästa VM går i Leipzig 1966 med Öst-Tyskland som arrangör.

Stig Einert

T I L L S A L U

SUPER RALLYE

något skadad, säljes mycket förmånligt.

PIPER COLT och 90 hk CUB på flottören

säljes även till mycket rimliga priser. Svar märkt "Unikt tillfälle" till KSAK-NYTT f v b.

MFI-JUNIOR

3 st begagnade MFI-JUNIOR finns tillgängliga för omgående leverans. Radio i samtliga, i övrigt varierande utrustning. Två av flygplanen är försedda med VOR. Tot. gångtider 160—500 tim. Priser från 28.000 kronor. Ett av flygplanen är utrustat för segelflygbogsering. Mot extrakostnad kan även de övriga flygplanen förses med bogserutrustning.

Ring eller skriv till oss för närmare upplysningar.

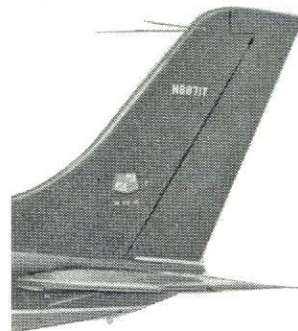
AB MALMÖ FLYGINDUSTRI

Bulltofta flygplats, Malmö
Tel: 040/93 47 10.



Cessna 172 B Skyhawk 1961

i skick som ny, med utmärkt utrustning och dubbla radioanläggningar. Flygtid 500 timmar.
Svar till R. Kluge, Box 50, Oskarshamn.



Jeppesen avigation- och navigeringsutrustning

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



A/s COMMERTAS

AIRCRAFT & SPARE PARTS DEPT.
FREDERIKSBERG ALLE 6 . KØBENHAVN V.
TELEFON: HILDA 1616

CESSNA SKYHAWK (1962)
sv. kr. 67.200:—

CESSNA 175 (1959)
sv. kr. 52.650:—

CESSNA SKYMASTER (1964)
sv. kr. 298.350:—

CESSNA 310 G (1962)
sv. kr. 337.500:—

1-mot, 210 km/t, 4 vuxna+2 barn, tot. tid 1120 t, korrosionsbehandlat. Detta flygplan är I.F.R.

1-mot, Continental Go-300 A, 230 km/t, 4-sits. Tot. gångt. 1200 t. 250 t. sed. motoröversyn.

2-mot, Continental JO-360 A, 280 km/t, 6-sits. Tot. gångt. 135 t. Fullst. I.F.R. - Korrosionsbehandlat.

2-mot, 360 km/t. Fullst. I.F.R. tot. gångt. 800 t. Uppfyller charterbolagets och storföretagets krav på snabb och bekväm transport i alla väder. Korrosionsbehandlat.

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



Sven Hugosson till Sverigeflyg

Civilingenjören Sven Hugosson (28) är sedan den 1 november anställd hos Sverigeflyg AB som chef för avdelningen för försäljning av flygplan och flygmateriel. Hugosson kommer närmast från Tekniska Högskolan, där han arbetat vid flygtekniska institutionen.

T I L L S A L U

"Handbok i radiotelefonering och navigering"

ALLTJÄMT LIKA POPULÄR

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

Fauvel AV-36 SE-STY

nybyggd 1959. Förfrågningar gm Kaj Pettersson, 08/65 17 41 (18.00-19.00).

CESSNA 180

1962 års modell. Tot. 350 tim. Narco V och Narco X med Vor LOC. ADF. Full panel. I bästa skick. Säljes på förmånliga villkor. H. Bergenfors 011/397 80.

McCauley metallpropeller MDM 7656

passande till Cessna 172. Som ny. Kontakta 033/179 50 ankn 11.

Ö N S K A S K Ö P A

SOS-Mayday

Till Auster Autocrat sökes en högervinge och en vänster hjulaxel. Komplet maskin ev. utan motor har också intresse. Jens Toft, Höjmark, Lem, Danmark. Tel. Höjmark (0731) 31.

Höjdmätare

graderade i meter. Uppgiv mätområden och mätarens djup. R Henrysson, Skeppsbroplatsen 1, Göteborg C. Tel: 031/22 20 00, ankn 554.

SMÅTT och GOTT

Flygvapnet beställer av KSAK 390 timmar målgång för luftbevakningsutbildning under tiden 1/10 1964—30/4 1965.

*

"Flyg sparar tid och pengar", konstaterar Flygmotor i sin personaltidning. Företagets nya Piper Aztec C kostar endast 24 öre per passagerarkilometer.

Förra året flög man 537 timmar med sammanlagt 159.200 km flugen distans och 789.300 passagerarkilometer. Siffrorna för 1964 väntas bli 10—15 % högre.

Sedan företaget skaffat egen flygfyr och markradio har flygplanet kunnat utnyttjas, även när det är mycket "långt till tak". I år har inte en enda planerad flygning behövt inställas.

Sedan Flygmotor 1946 började utnyttja flyg för tjänsteresor har man avverkat 1.300.000 km, dvs 32 varv runt jorden eller nära 2 resor tur och retur månen.

*

Sverigeavdelningen av Rank Xerox, ett av världens största företag med snabbkopieringsmaskiner som specialitet, använder sig ofta av en Cessna 172. De anställda rekommenderas att utnyttja detta snabba transportmedel, exempelvis för att transportera 4 tjänstemän från Stockholm till Malmö på 2,5 tim för 175:—.

*

Travelair Scandinavia AB har i en skrivelse till Näringslivets Opinionsnämnd besvärat sig över det yttrande som nämnden avgivit till förmån för Nyge Aero AB. (KSAK-NYTT 7/64 sid 278.)

Nämndens beslut i anledning av klagoskrivelsen beräknas kunna återges i decembernumret.

*

465 Rallyes har redan levererats från Potez Seems i Targess-Ossun. — Rallye "Commodore", 4-sitsaren med 150 hk Lycoming motor, i Sverige representerad av SAAB, är nu leveransklar och varje generalagent världen runt får i dagarna sitt första provexemplar.

P E R S O N A L

Förste flyglärare

sökes till Östersunds Fk maj-juni 1965. Hans Gustafsson, Kyrkgatan 61 A, Östersund, tel: 063/202 55.

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.

GOOD YEAR

*Vi är distributörer för
följande välkända fabriker:*

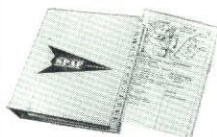
CHAMPION flygtändstift
CONTINENTAL flygmotorer
EXIDE flygbatterier
GOODYEAR flygplansdäck
McCAULEY metallpropellrar
WEEMS nav.hjälpmedel
MAULE sporrhjul
RANDOLPH spännl. och färger
HOYE väv
RUPERT säkerhetsbälte

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



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

Publikationer från SPAF



SPAF:s FLYGHANDBOK FÖR VFR-FLYGNING

Ett oundgängligt hjälpmedel vid all flygning och färdplanering, praktiskt format (A5).

Innehåll: Flygfältskartor med viktiga upplysningar om varje fält, översiktskartor VOR, NDB, TAL-fyrar, allmän färarinstruktion, meteorologi, radioterminologi, bestämmelser, trafikregler, nödinstruktion m. m. Kompletteringar utsänds under året allt efter nyheter och förändringar sker. Lösbladssystem underlättar detta. Pris: För medlem 30 kr.+10 kr/år för rättelser. För icke medlem 50 kr. resp. 15 kr. Försäljes endast med rättelser.



SPAF-HORISONT,

Föreningens officiella medlemsorgan. För icke medlemmar prenumerationspris 17:50/helår.

Svenska Privat- och Affärsflygföreningen

Jämtlandsgatan 125, Vällingby
Tel: 08/87 01 35 Postgiro 35 10 05

Min syn på saken

"Du kan lära Dig flyga"

Undertecknad levererade i maj d.ä. en kritisk insändare betr rubrik bok. Den återfanns i septembernumret av KSAK-NYTT i så avkortat skick att den helt saknade mening. Bl a uteslöts en förklaring av överstegringsförloppet (kanske inte helt lättillgänglig).

Min syn på saken var och är följande:

Boken annonseras och rekommenderas som en lärobok i praktisk flygning och har som sådan sina förtjänster. Men framställningen i kap 2 och 3 av de på flygplanet verkande krafterna och flygplanets reaktioner är oklar och innehåller direkta sakfel, bl a beträffande överstegringsförloppet. Då överstegringen (orsakad av avlösning av strömningen på vingen) på ett påtagligt sätt (se t ex KSAK-NYTT, september, sid 246) begränsar det konventionella flygplanets prestanda anser jag det vara av väsentlig vikt att de förklaringar som sprids är riktiga. Recensenten borde därför ha påpekat dessa väsentliga brister i framställningen, i den mån de observerats.

Det faktum att ingen annan litteratur finns på svenska leder givetvis till att än högre krav måste ställas på sakinnehållets riktighet. Påpekanden av sakfel borde därför behandlas med något större välvilja, eftersom bokens värde därigenom höjes.

Priset slutligen bör bedömas i relation till det faktum att boken realiserades i bokhandel för 5 kr (häftad) år 1958.

Lars D. Sellberg

KSAK svarar:

Red har som så många andra tyckt om boken, funnit den trivsamt och entusiasmerande. Jag läste den första gången 1948 och de intryck jag då fick har bestått genom åren. Jag har haft direkt nytta av de lättfattliga lärdomar som boken velat förmedla.

Tyvärr har jag inte studerat boken med rödpennan i hand. Om jag bara haft förstånd till detta skulle jag ha besparat Lars D Sellberg mycket av det inspirerade arbete han lagt ned på att i sina insändare ge boken en tekniskt fullt rättvis bedömning.

Red.



*förbättra
flygskickligheten*

AVANCERAD FLYGTRÄNING MED

A.F.T.

**MÖRKERFLYGNINGSKURS
GRUNDLÄGGANDE INSTRUMENT-
FLYGNINGSKURS**

SAAB Safir och linktrainer

RADIOTRAFIKKURS

med trafikexempel från svenska och utländska
flygplatser

Ring för bokning

AB AVANCERAD FLYGTRÄNING

Regeringsgatan 9 STOCKHOLM C Tel. 20 49 25