



FLYGENTUSIASTER!

Till Er, som funnit att privatflyget av idag inte längre är något sportflyg, med luftleder, fyrar, betongbanor, etc, vill vi säga:

"GÅ ÖVER TILL HELIKOPTER!"

En sagans flygande matta, som gör det möjligt för Er att komma till platser, som Ni förr bara kunnat drömma om. Under lederna i luften men över trängseln på vägarna kan man förflytta sig och ha tillgång till landningsplatser överallt. Att komma till de obetydligaste kobbar i havet eller till de högsta toppar i våra fjäll är inget problem, om man använder helikopter.

Idag finns en ekonomisk helikopter med utomordentliga prestanda, som inte kostar mer än ett IFR-utrustat privatflygplan.

- En helikopter, som ger Er dessa möjligheter, är HUGHES 269 A och 300.



Begär närmare informationer!
SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET
 Norrköpingsavdelningen
 Fack
 NORRKÖPING 6
 Tel. 011/299 40

Strängnäs Tryckeri AB



NUMMER **7** ARGANG 8 • OKTOBER 1965



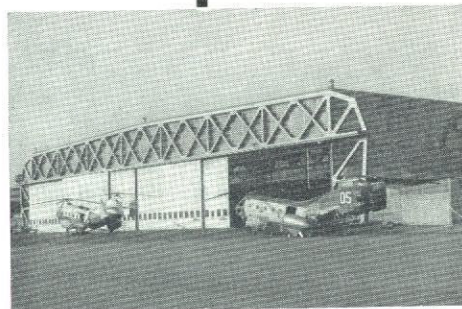
6000 m² VERKSTÄDER på BROMMA flygplats

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



Malmö Millitrainer

Allt fler lätta flygplan utrustas med **Rolls-Royce Continental-motorer**. Ännu fler förses med i USA tillverkade Continental-motorer levererade av Rolls-Royce. Mer än 50.000 lätta flygplan har Continental-motorer och alla åtnjuter den världsomfattande service som Rolls-Royce och Continental Motors Corporation ger.



ROLLS-ROYCE LIMITED • LIGHT AIRCRAFT ENGINE DEPARTMENT
CREWE • CHESHIRE • ENGLAND • TELEPHONE: CREWE 55155

Generalagent **DUELLS AERO** Friggagatan 10, Göteborg C. Tel. 031/19 21 05



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

Utgivningsdag omkr den 15 i utgivningsmånaden.

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

Redaktör och utgivare: Birger Gripsstad.

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

Prenumerationspris: 10 kronor per helår.

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

Annonsformat och annonspriser:

Omslagets baksida,

2-färgs (130x165 mm).... 800:-

Omslagets innersidor,

2-färgs (130x185 mm).... 650:-

D:o, svart 600:-

1/1-sida (130x185 mm) .. 425:-

1/2-sida (130x 90 mm) .. 275:-

1/2-sida (62x185 mm) .. 275:-

1/4-sida (130x 45 mm) .. 150:-

1/4-sida (62x 90 mm) .. 150:-

Radannonser (spaltbredd 62 mm)

2:- per mm. (Anslutna flyg-

klubbar, deras medlemmar och

KSAK:s direktanslutna medlem-

mar får 35% rabatt på icke

kommersiella radannonser).

Klichéer: raster 120 linjer/tum.



Organ för
Kungl. Svenska Aeroklubben och
Frivilliga Flygkåren



NYTT FRÅN LFS

KONTROLL AV KOLLSMAN HÖJDMÄTARE

Ett flertal nyligen inträffade fall av felvisande höjdmätare av typ Kollsman monterade i lätta flygplan har visat sig bero på brustna balansviktsfjädrar i instrumenten.

Med anledning härav får luftfartsstyrelsen fästa flygplansägares och piloters uppmärksamhet på gällande bestämmelser (SB 110C, mom 2.1) angående toleranskontroll av höjdmätare före flygning. Luftfartsstyrelsen får framhålla vikten av att denna toleranskontroll utförs och att

skärpt uppmärksamhet iakttas vid denna kontroll av instrument av typ Kollsman. Föreskrifterna för hur denna toleranskontroll skall utföras finns angivna i BCL — D 1.16, mom 2.2.2.

Anm. I SB 110C mom 2.1 står felaktigt hänvisning till BCL — D 1.16 mom 3.2.2, vilket rätteligen skall vara mom 2.2.2.

Vidare åtgärder kan komma att föreskrivas, sedan nu pågående utredning slutförts.

(Informationscirkulär nr 75/65)

VINTERFLYGNING,
SE SIDAN 246

SAABs första serie-105:a provflugan

Det första serietillverkade flygplanet av typ Saab 105 (Flygvapnets beteckning SK 60) gjorde i slutet av augusti sin första provflygning från SAABs flygfält i Linköping. Provflygare var Lars Åhrberg och KE Fernberg och flygningen varade 1 tim, 24 min.

Flygvapnet har nyligen beslutat att utöka sin tidigare beställning på 130 flygplan med ytterligare 20, till sammanlagt 150 flygplan. Serietillverkningen av Saab 105 är nu i full gång och första leverans beräknas ske i november innevarande år.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Affärsflyget	230
Affärsflyg — en ny företagsfilosofi	232
Flygvapenfälten och civilflyget	232
Moynet Jupiter M.360 testas	234
Är vi mogna för Mystère?	237
Skogsgödsling från luften ger många nya flygfält	240
SF 27 — en trevlig bekantskap	242
GAB eller "nöjesfält"?	245
Flygning under vinterförhållanden	246
Årets Västkustflyg	247
Månadens problem	249
Nytt från FFK	250
Stockholms Segelflygklubb anordnar läger i Schweiz	250
Månadens problem (lösning)	251
Fallskärmshoppas-SM	252
Nu slår jag Tryckfels-Nisse på käften	254
Radiosambandet under segelflyg-VM	256

OMSLAGSBILDEN:

Möte på Arlanda mellan ASEAs Beechcraft Baron och en av SAS' DC-8:or.
Foto Tage Berggren.



Ta Er fru med på affärsresan



Varför tar amerikanska affärsmän så ofta sina fruar med på affärsresor? Amerikanen är familjekär. När frun är med känner han sig i bättre form och kan ge mer av sig själv i hårt jobb under konferenser och sammanträden etc.

Men för honom är det ofta mer än en trivselfråga. Den amerikanske affärsmannen representerar helst i hemmet — han tar det som naturligt framför allt om hans affärsvärd har sin fru med. Därför är det ett plus att ta sin fru med på affärsresor till USA. Resan ger då solidare kontakter.

Gör som de amerikanska affärsmännen brukar göra. Ta med Er fru nästa gång! USA hälsar dubbelt välkommen! Det kan dessa herrar intyga!

Dir. C. O. Ericsson, Marketingkontoret: — Det är redan gjort. På min senaste affärsresa till USA hade jag stor glädje av detta. Inte nog med att jag kände mig mera "hemma" — det gick lättare att komma in i de amerikanska hemmen.

G. Larson, handelsattaché vid Amerikanska Ambassaden: — Det är alltid en fördel att ha sin hustru med på USA-besöket, om man vill ha kontakter. Se på de amerikanska affärsmännen. De reser ofta till Europa i sällskap med sin fru. Man kommer "in" lättare, så som vi ser det i USA.

...and next time
— bring your wife

— det är inte bara en fras,
det är allvarligt menat

Tala med Er auktoriserade
resebyrå eller närmaste SAS-kontor



Affärsflyget

I den utredning som KSAKs affärsflygkommitté framlade förra året påvisades bl a att det finns "många tecken som tyder på att affärsflyget, liksom allmänflyget över huvud taget, kommer att gå en snabb utveckling till mötes, en utveckling som kommer att ställa stora krav på ökade resurser, bland annat när det gäller flygfält, teknisk utrustning och service. Med tanke på denna flygverksamhets betydelse för landet är det angeläget att ex-

pansionen främjas genom att erforderliga resurser mobiliseras." Det framhölls också att näringslivets utveckling mot tilltagande specialisering, vilket innebär vidgad kundkrets med större geografisk spridning samt ökande handel över gränserna ställer stegrade krav på transportmedlens snabbhet och flexibilitet. Detta för logiskt affärsflygplanet in i bilden.

Såvitt nu kan bedömas fortgår utvecklingen väsentligen i

enlighet med kommitténs prognoser till frömma, inte bara för affärsflyget som sådant, utan också för allmänflyget som helhet. De kraftresurser av ekonomisk och organisatorisk art som ett starkt och expanderande affärsflyg tillför allmänflyget, kan säkerligen bli av största betydelse när det gäller att hävda dettas berättigade ställning — inte minst från nationalekonomiska synpunkter.

Det är följaktligen helt naturligt att allmänflygets övriga komponenter aktivt engagerar sig även i frågor som i främsta rummet är av intresse för affärsflyget. I de flesta fall är ju intresset ömsesidigt. Man får alltså här tänka sig bilden av den enkle privatflygaren, med några tiotal flygtimmar per år i ett klubbflygplan, hand i hand med det mäktiga bolaget med yrkespilot och flermotorig kalkskär i trafikflygklass. Meningen är emellertid inte att de många skall tacka de få eller tvärtom,

utan avsikten är att skapa en enig sammanslutning kring de principer som vi anser bör ligga till grund för den fortsatta utvecklingen liksom till en konsekvent uppföljning av de många små och stora frågor som berör allmänflyget av idag — och i morgon.

Affärsflygkommitténs utredning utmynnade i inte mindre än 25 rekommendationer. Många av dessa är redan tillgodosedda, andra är under handläggning. Ytterligare frågor har tillkommit och även tagits upp till behandling. Under rubriken "Affärsflyg" kommer vi att bl a redovisa läget beträffande dessa ärenden.

För att ge en uppfattning om problemets storleksordning internationellt sett skall här anföras några amerikanska siffror.

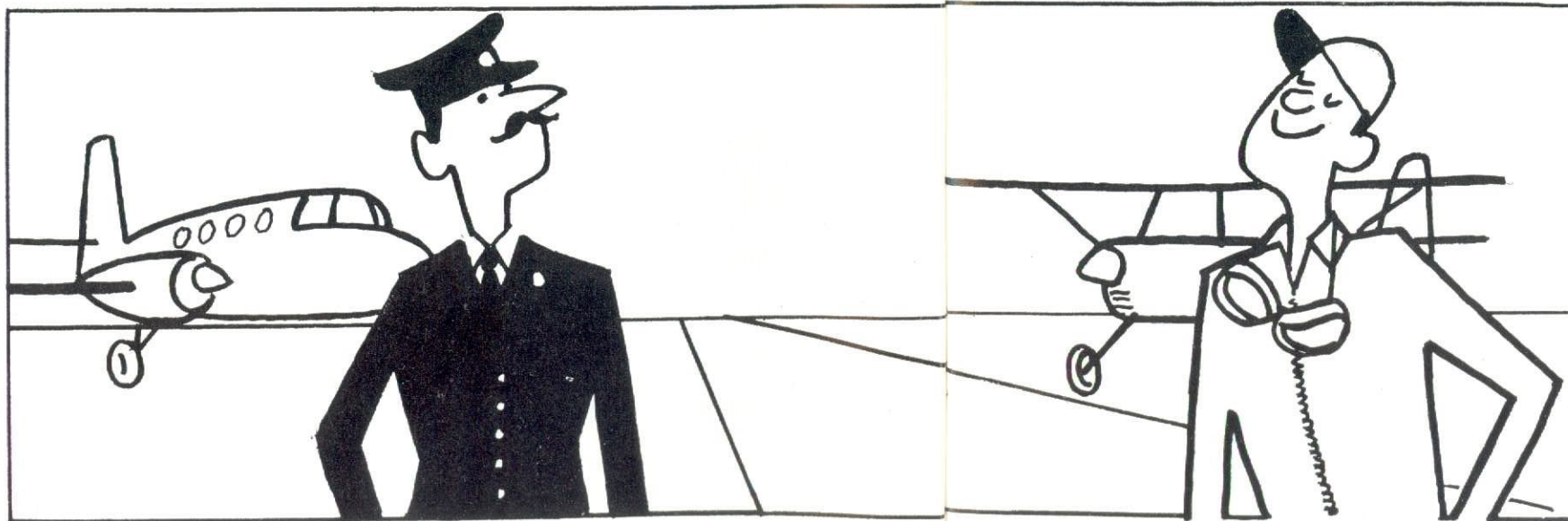
I september 1964 hade enligt en beräkning allmänflyget i USA 86 460 flygplan, varav 26 803 användes av affärsflyget. År 1970 uppskattas motsvarande siffror till 105 000

resp 35 000. (För Sverige anger affärsflygutredningen 1 000—1 500 resp 150—200 flygplan 1970).

Fördelningen av flygtimmar i USA framgår av följande tabell (siffrorna från FAA Office of Policy Development):

Ägare	Förare	Brukare	Ändamål	Miljoner flygtimmar		
				1960	1965	1970
Firma	Yrkespilot	Chefsperson i stort företag	Affärsflyg			
Firma	Affärsman-pilot	Underordnad i större företag eller chefsperson i mindre	Affärsflyg	5,7	6,1	7,1
Privat	Ägare-pilot	Företagare Yrkesman Försäljare	Affärs-, rese- och privatflyg			
Privat (en el flera ägare)	Ägare-pilot	Ägare eller utomstående	Nöjes- och skolflyg	4,9	6,6	8,0
Kommersiell flygföretagare	Ägare-pilot och yrkespilot	Flygföretaget	Kommersiell flygverksamhet (taxi-, fotoflyg etc)	2,4	3,6	4,0

Anm. Om beräkningen görs enligt den mera rättvisande personkilometermetoden blir andelen större för affärsflyget, som i regel har snabbare flygplan än övriga allmänflyget.



specialistbesatta kontor runt om i världen eller — och detta antas förutsätta affärsflyg som grundkomponent — att ledningen och specialisterna finns hemma och de senare sänds ut för att vid behov, via mindre lokalkontor, skaffa erforderligt underlag för fortsatt handläggning.

Idén har varit föremål för särskild utredning och omsatt i praktiken skulle den kunna få betydande konsekvenser för affärsflyget och för företag med vidsträckt dislokation inom och utom det egna landet.

Bojarna Lindström

Affärsflyg- en ny företagsfilosofi

I Västerås bildades 1960 en ekonomisk förening med några industrier, flygklubben och ett par privatpersoner som medlemmar. Föreningens uppgift var att organisera affärsflygverksamhet i staden.

Till en början togs den sortens flyg knappast på allvar ens inom föreningen, varför aktiviteten närmast fick karaktären av försöksverksamhet. I likhet med vad som skedde på andra håll, där liknande verksamhet hade startats, ströks snart ordet "försök" och istället började man fundera över hur verksamheten på bästa sätt skulle kunna byggas ut och breddas.

Det gällde alltså att intressera andra; att låta flera företag och privatpersoner liksom

myndigheterna komma underfund med fördelarna med ett väl utbyggt affärsflyg. Kontakter togs därför med ett antal personer, vilka kunde tänkas ha intresse av ett affärsflyg. Här och var vanns gehör för idén, men mycket ofta stötte man på den sortens människor som egentligen ingenting vet i själva frågan men likväl tillåter sig ha åsikter om den. Att dessa sedan inte är faktaunderbyggda bekymrar dem föga. De betraktar helt enkelt flygplanet som en lyxig leksak för skenbart jaktade industri- och affärsmän, och kan inte se det som en integrerande del i en arbetsorganisation. Tyvärr hittar man personer med den inställningen även på ledande poster, vilket är bekläm-

mande. Och ännu mera beklämmande är det, att det oftast inte går att rubba deras inställning ens med stöd av fakta.

Men givetvis finns det också de som efter att från början ha intagit en negativ hållning till affärsflyget, genom saklig information kan ändra uppfattning. Ett exempel härpå utgör den politiker, som räknade upp mängder av investeringar, vilka måste göras innan det ens kunde bli tal om ett flygfält, men som efter diskussioner och tillfällen till studiebesök blev klart positiv i flygfältsfrågan.

Föreningen samarbetar i dag med ett stort antal personer i både högre och lägre befattningar i såväl större som mindre företag. Och givetvis diskuteras den ständigt expanderande affärsflygverksamheten. För någon tid sedan tog diskussionen ny riktning i och med att någon ställde frågan: Varför skall ett flygplan egentligen räknas som något "extra på toppen", något som man kan vara utan. Borde det inte istället vara så, att flygplanet själv-

klart ingår i företagets organisation, vars struktur anpassas med hänsyn till de nya möjligheter som därigenom erbjuds?"

Genom att betrakta flygplanet som någonting "extra" inom ett företag är det lätt att inse att utnyttjandegraden knappast blir den bästa. Ett flygplan, som så att säga fast ingår i organisationen, kan däremot utnyttjas på ett ekonomiskt sätt.

Förslaget diskuterades med ett par industriedare, vilka omfattade det med intresse och lät göra en utredning inom sina resp företag med utgångspunkt från flygplanet som intregre- rande del i organisationen.

Det konkreta resultatet har blivit att båda företagen klart uttalat att flygnumera ingår i deras organisationer. Detta medför vissa ändrade förutsättningar beträffande förhållanden till filialkontor—centrala specialister, dvs en viss strukturförändring kan väntas äga rum. Man skulle kunna tala om en ny filosofi baserad på de möjligheter som flygplanet

erbjuder, och som i korthet går ut på att man drar tillbaka specialisterna från filialkontoren och placerar dem centralt. Detta medför dels att man kan sända rätt man på ett specialuppdrag, dels att han kan klara specialuppdrag på flera olika ställen.

I sammanhanget har regulariteten framhållits såsom ytterst väsentlig när det gäller affärsflyg. Regularitet kostar emellertid, som alla vet, stora pengar i form av dyrare flygplan, dyrare utrustning och dyrare piloter. "Men att inte försöka nå maximal regularitet kostar ändå mer", säger en av medlemmarna. Därvidlag har också berörts problemet att utbilda "självflygarna" i IFR-flygning, en färdighet utan vilken det vore otänkbart att uppnå godtagbar regularitet.

Inom föreningen bedömer man det dock som realistiskt att IFR-utrustade flygplan flugna av yrkespiloter bildar en kategori för sig, under det att "självflygarna", på några undantag när — trots bra utrustade flygplan — inte kan

undgå förseningar p g a vädret.

Man kommer i detta sammanhang inte förbi en ömtålig fråga, nämligen den om kraven för instrumentbevis är för höga. Om en lätnad eller en enklare form av undervisning görs kan I-bevisen bli flera. Men blir då instrumentflygsäkerheten äventyrad? Detta får andra reda ut. Här skall bara påminnas om problemet samtidigt som det skall framhållas att regulariteten hos en "allvarlig" form av affärsflyg blir alltför låg om det bara flygs VFR.

Genom att flera företag resonerar på det sätt som här relaterats skapas gynnsammare klimat för det lätta flyget, något som givetvis inte får äventyras genom alternativen *bli kvar på backen* eller *chansa på vädret*. Vill vi bli tagna på allvar, måste vi själva med allvar se på regularitetsproblemet.

Rune Domås*

*) Rune Domås är ordförande i Västerås FK och Västeråsflyg, ekon förening.

Flygvapenfälten och civilflyget

I september skrev kapten B T Flodén i DN en artikel med rubriken "Öppna de militära flygfälten". I denna hävdas att det finns möjlighet att bedriva civil luftfart på militära fält utan att störa den militära flygtjänsten, eftersom flygvapnet opererar endast under begränsad tid. Sekretesskäl kan inte anföras mot förslaget, eftersom den civila och militära marktjänsten självfallet skall ha skilda områden. Beträffande krigsflygfälten kan deras läge och utformning förutsättas redan vara kända av stormakterna, sägs det vidare. En flygofficer och till lika intresserad privatflygare ger här sin syn på DN-artikeln.

De som sett kapten Flodéns DN-artikel får lätt det intrycket att flygvapnet av ren slentrian gör "kompakt motstånd" mot att civilflyget släpps fram utom i ytterst ringa utsträckning. Med sistnämnda fras menas tydligen de 22 fält eller i varje fall 21 som används för civil trafik. Artikelförfattaren klagar nämligen över att F 12

i Kalmar inte är tillgängligt, men borde ha gjort sig underriktad om det faktum att F 12 i många år trafikerats av Linjeflyg. Samma stöd från militär sida efterlyses beträffande F 1 i Västerås, som tas som exempel. Sanningen är emellertid, att Västerås inte kunnat lägga fram ett sådant trafikunderlag, att det civila flygbo-

laget ansett det lönsamt att trafikera staden.

Författaren sneglar mot den korta tid av dygnet som är flygvapnets ordinarie övnings- tid och anser att det blir åtskillig tid över då det civila flyget inte stör militär verksamhet. Men någon måste ändå ansvara för trafikregleringen och räddningstjänsten. Såväl flygvapnet som luftfartsstyrelsen har ett besvärligt vakans- läge beträffande personal i dessa avseenden. Det åligger numera flygvapnet att betjäna den civila trafiken på flottilj- flygplatser som upplåtits för sådan, men det torde dröja innan personalresurserna medger flera åtaganden.

När det gäller samordning av civil och militär trafik talar om "flygsäkerhetsmässiga värderingar som i viss mån är historiskt betingade". Förfat-

taren skiljer mellan trafikflyg och sportflyg. Utövarna av det senare har numera förbättrad utrustning och utbildning, det är riktigt, och en initierad bedömare skulle nog t o m anse att många av dem har en del andra bevekelsegrunder för sin flygverksamhet än den rent sportiga. Men de faller alla under de civila trafikbestämmelserna och därmed måste civila separationsnormer tillgripas för att skilja civila flygplan från militär trafik. Flygvapnets fält har sin speciella navigeringsutrustning, vilken skiljer sig från den civila. Så länge de sistnämnda hjälpmedlen inte införts genom den civila luftfartsmyndighetens försorg eller civilflyget kan inordna sig i militära inflygningsprocedurer, måste större feldröjningar förutsättas och trafikledningen handla därefter. Vid samord-

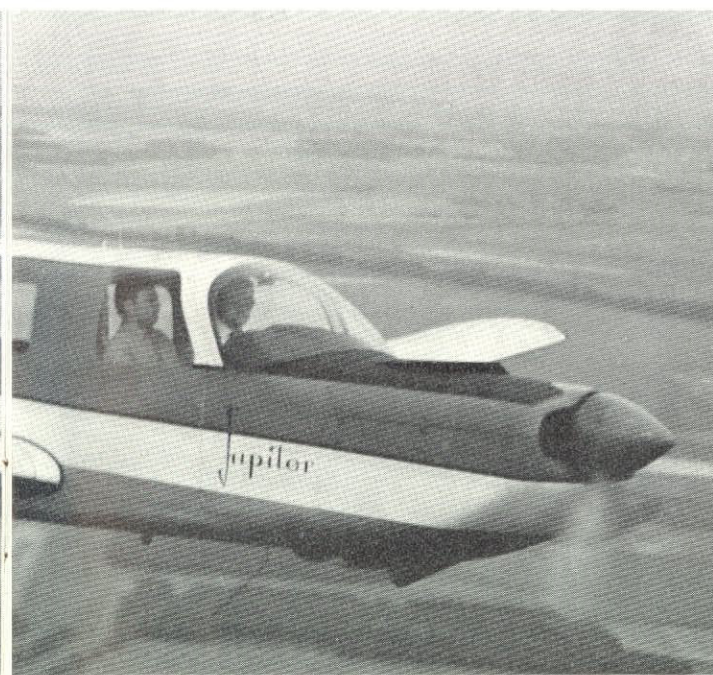
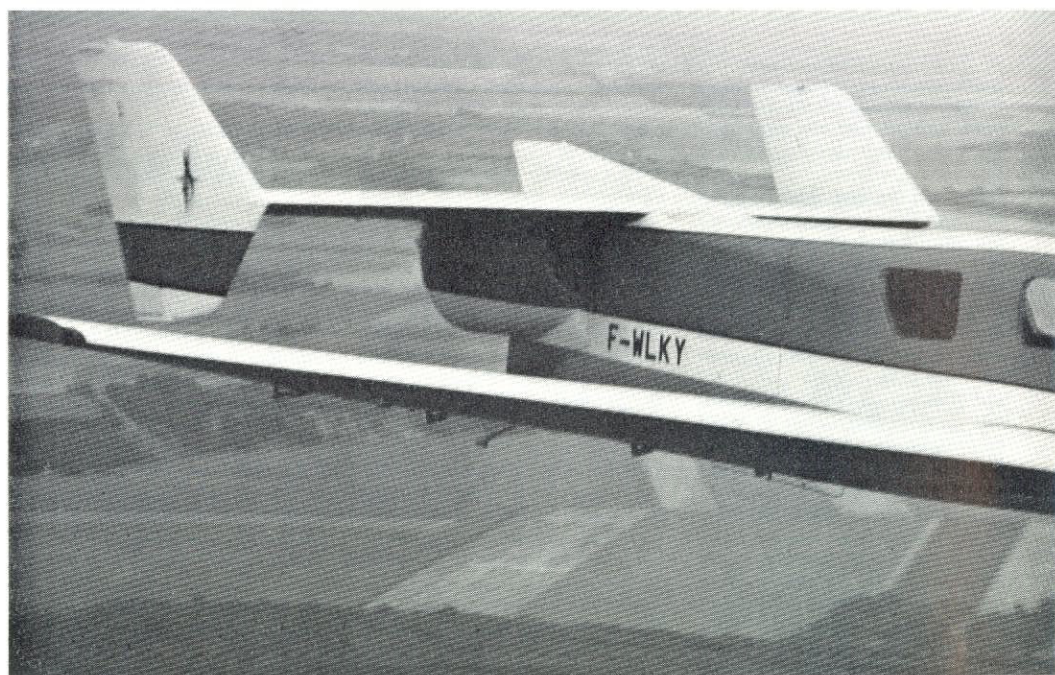
nad civil och militär trafik uppstår problem för flygvapnet att effektivt utnyttja övnings- tiden. Artikelförfattaren nämner Visby som ett exempel på att samordnad trafik kan gå bra, men där har flygplat- sen också de erforderliga navigeringshjälpmedlen.

Krigsflygfältens, dvs de hemliga flygplatserna, läge önskas i artikeln utvecklad på kartan av flygsäkerhetsskäl. Fältens utseende och läge hemlighålls ju, men än väsentligare är ofta att den verksamhet som där bedrivs kan undanhållas från obehörig insyn. Om tillträde oförbehållsamt ges åt civilpersoner uppstår stora svårigheter att bedriva sekretessbelagd verksamhet med tanke på risken för överraskande besök. Fö är chefen för flygvapnet ålagd att följa de allmänna bestämmelser, som

gäller för tillträde till försvars- anläggningar. Om artikel- författaren får som han vill skulle i praktiken tex utlän- ningar kunna uppenbara sig på de militära flygplatserna.

Med tanke på att så många flygvapenfält upplåtits för civil bruk framgår väl att flyg- vapnet gjort vad som hittills varit möjligt för att tillmötes- gå de krav som ställts i detta avseende. Påståendet att det inte finns sakskalet för att hindra civil trafik på flera militä- ra flygfält får stå för skriben- ten. Problemet är i viss mån en kostnadsfråga gällande perso- nal och materiel. Det är väl helt klart att flygvapnet, i den mån dess resurser tillåter, kom- mer att stödja civilflyget, var- vid dock måste beaktas att de primära militära uppgifterna inte får åsidosättas.

Sven Sandberg



transportplan av STOL-typ, som alltså samtidigt landade bakom oss. Trots detta medgavs jag att landa, vilket skedde helt utan sensationer eftersom Jupiter verkade både stabil och lättlandad. När man ser planet i profil tror man knappast att nosen kan höjas mycket utan att den lilla sporen, som skyddar bakre propellern, skall ta i marken, men det gick faktiskt och medverkade till att förkorta ut-

Man kan nog inte säga att Jupiter är en vacker skapelse. Den originella motorplaceringen har tvingat konstruktörerna att göra flygkroppen jämntjock, vilket ger planet ett klumpigt utseende. Men det man förlorat i det estetiska har man vunnit i det praktiska, nämligen ovanligt gott om plats i såväl kabin som bagageutrymme. Nedan treplansskiss av Jupiter.

SVEN SANDBERG TESTAR

Moynet Jupiter M.360

Bland de nyheter inom affärsflygområdet som dök upp under Parisutställningen i somras fanns en originell fågel, nämligen Moynet Jupiter från Sud Aviation och Engins Matra. Flygplanet har nämligen motorerna placerade i tandem, men inte på samma sätt som motsvarande Cessna. Den vanliga, enkla kroppen har istället bibehållits och slutar med propeller från den bakre motorn. Däremot är planet försett med dubbla fenor. Jupiter förekommer i två versioner, dels 4—5-sitsig med 2×200 hk, dels 6—7-sitsig (båda prototyper) med 2×290 hk Lycoming med bränsleinsprutning. Det var tyvärr endast den förstnämnda versionen som ställdes till förfogande för intresserade som önskade prova planet i luften, men här skall likväl närmast

den senare och större modellen beröras.

Fördelarna med tandemmotorer kan sammanfattas enligt följande:

Prestanda förbättras eftersom vingen saknar motorgondoler och därför är aerodynamiskt ren.

Flygplanet är lättare att kontrollera eftersom det inte förekommer några sidtrimändringar även om motorerna körs på olika effekt.

Flygsäkerheten förbättras vid enmotorflygning eftersom inga girkrafter uppträder. Planet förblir symmetriskt och kan likvärdigt svänga åt bägge håll, medan ett konventionellt tvåmotorigt plan bara kan svänga med bibehållen säkerhet åt ena hållet i lägre farter.

Prestanda på en motor blir bättre än för "vanliga plan"

på vilka den felaktiga motorns gondol bromsar samtidigt som kraftig bromseffekt uppstår genom det stora sid- och skevröderutslaget, som ju är nödvändigt för att kompensera motorbortfallet.

Flygplan med tandemmotorer flygs på samma sätt som enmotoriga plan och bör därför inte föranleda särskild tvåmotorutbildning för piloten. Så lär tex vara fallet i USA.

Den demonstrationspilot som stod till förfogande för en tur över Paris var en av de provflygare som varit med sedan flygplantypen först kom i luften. Han kunde alltså sin sak, men hade tyvärr inget större förtroende för sin tillfällige copilot. Markkörningen skedde på grund av den livliga trafiken i rasande fart och starten blev också en snabb affär där

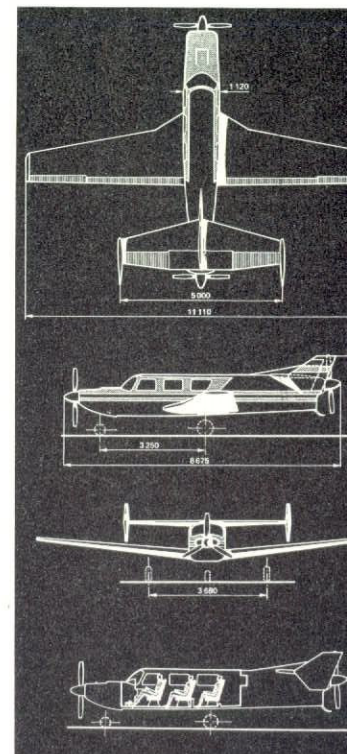
demonstratören, trots försäkringar om motsatsen, torde ha skött det mesta. Det finns alltså inte mycket att kommentera förrän vi hade nått betryggande höjd. Roderverkan verkade på alla sätt synnerligen lagom, speciellt svarade Jupiter snabbt i rollplanet. I svängarna märkte man genast en ytterligare fördel med motorplaceringen. Dels skymde gondolerna inte, dels sitter man helt framför vingen genom att denna hamnat längre bak tack vare den tyngdpunktsförskjutning som bakre motorn ger upphov till.

Att pröva diverse prestanda var knappast någon idé eftersom denna mindre, första prototyp i och för sig inte var så intressant och inte torde vara den modell som i första hand kommer i serieproduktion. Bullernivån var ganska hög, men man försäkrade, att det berodde på den absoluta frånvaron av isolering, för vilket det däremot skulle bli väl sörjt i seriekonstruktionen. Stallegenskaperna är i alla fall en sak

som man gärna vill känna på och demonstratören tog tillfället i akt att hjälpa till igen. Det enda som hände var en mjuk nossjunkning vare sig vi hade av- eller pådragna motorer, men däremot förblir det tills vidare förborgat om Jupiters hyfsade uppförande berodde på demonstratörens skicklighet eller hans i denna stund oerhörda koncentration. I varje fall fick jag inte någon chans att bilda mig en egen uppfattning om saken.

Enmotorflygning prövades givetvis, och både med främre resp bakre motorn stoppad. Det såg litet snopet ut när främre propellern stoppat efter flöjling, men de kändes inte snopet, ty vi steg ganska hyggligt ändå och i planflykt blev marschfarten omkring 200 km/tim.

Le Bourget hade en enorm trafik när vi skulle landa. Korsande banor användes samtidigt och själva fick vi order att i sista stund byta final genom en 45-gradersväng och sätta oss framför ett stort



rullningssträckan. Nu gavs även tillfälle till markkörning i lugn och ro. Noshjulet är styrbart genom pedalerna.

Rymlig kabin

I konventionella tvåmotoriga affärsflygplan brukar kroppens strömlinjeform medverka till att kabinen blir trängre längre bak, medan takhöjden minskar åt samma håll. Genom Jupiters motorplacering har konstruktörerna tvingats bibehålla en tämligen jämntjock kropp långt bak, vilket medfört att kabinen blivit rymlig liksom bagageutrymmet. Däremot förlorar planet — troligen åtskilligt i utseende. Vad detta innebär i försäljningsavseende är svårt att förutsäga, men ser man till allmänhetens smak, som ju dirigerat bilarnas utveckling blir man betänksam. Å andra sidan torde flygfolk vara mera intresserade av säkerhets- och prestandaaspekter än rent estetiska, låt oss åtminstone hoppas det.

Inom sin storleksklass torde Jupiter kunna göra anspråk på att representera en ny giv inom flygsäkerheten, och planet har onekligen goda prestanda

anda både i fråga om marsch- och stigfart samt lastförmåga

Teknisk beskrivning

Tvåmotorigt, fribärande monoplan i helmetall med infällbart landställ av trehjulstyp. Skivbromsar och noshjulsstyrning.

Motorer: 2 st Lycoming 1,0 —540, luftkyld med motställda cylindrar och bränsleinsprutning. Motorerna placeras i tandem. Trebladiga propellerar av constantspeedtyp.

Ekonomisk kalkyl

Flygplanet offereras i sin 6—7-sitsiga version med VFR-utrustning för ca 400 000 kr. En spekulant får alltså räkna med cirka en halv miljon sedan en acceptabel kompletterande utrustning för IFR-operationer anskaffats. Det underlag som finns tillgängligt innan flygplanet hunnit presenteras i Sverige är för övrigt alltför knapphändigt för att medge en mera ingående analys av kostnadsproblemen, men med hänsyn till prestandauppgifterna torde ekonomin te sig ganska fördelaktig.

Generalagent i Sverige torde bli AB Flygcentrum, Bromma.

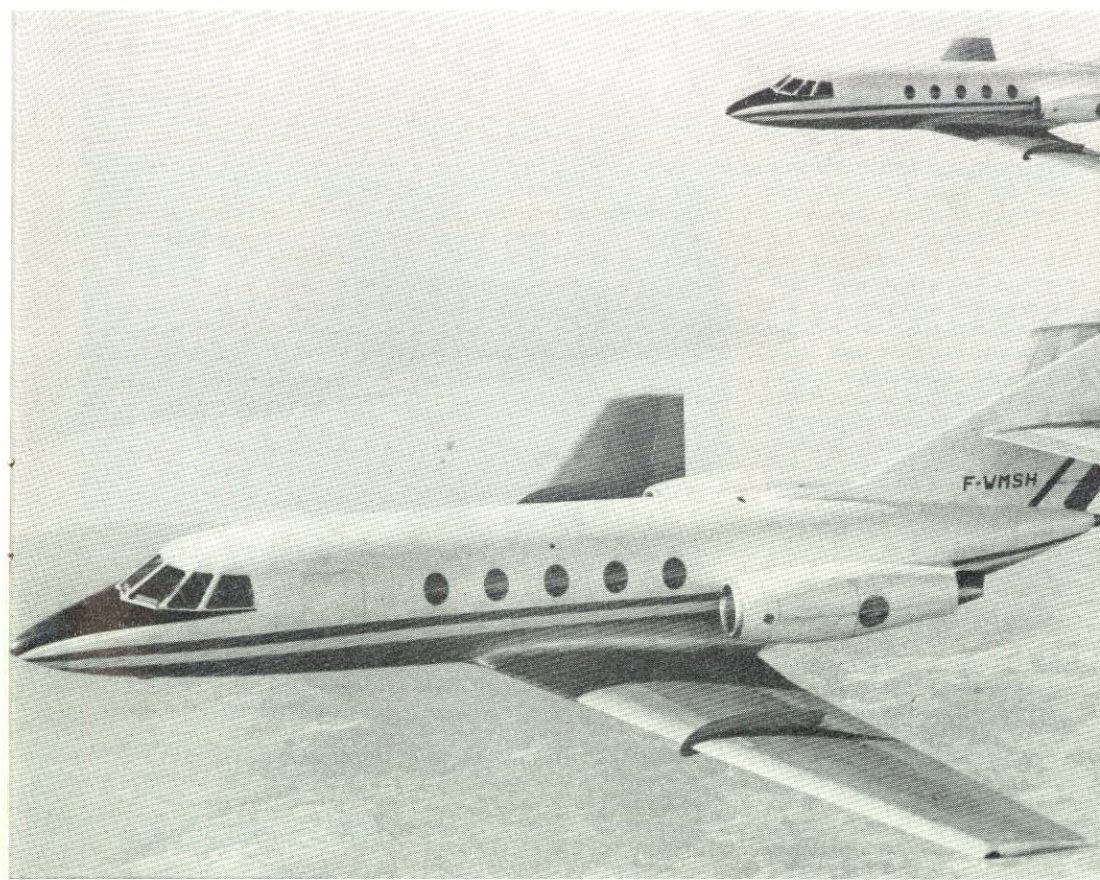
Data och prestanda

Data

Spännvidd	11,1 m
Längd	8,8 m
Höjd	1,3 m
Vingyta	16,3 m ²
Tomvikt med IFR-utrustning	1 325 kg
Bränslemängd	470 liter
6 personer	450 kg
1 extra person	75 kg
bagage	60 kg
Maxvikt	2 225 kg

Prestanda

Maxfart	375 km/tim
Marschfart, 75 %, höjd 2 300 m	ca 350 km/tim
Marschfart, 55 %, höjd 3 000 m	320 km/tim
Stallfart med klaff och maxlast	126 km/tim
Startsträcka till 15 m	590 m
Landningssträcka från 15 m	450 m
Stigfart	9,1 m/sek
Stigfart på en motor	3 m/sek
Praktisk topphöjd	8 000 m
Praktisk topphöjd på en motor	3 000 m
Aktionssträcka med 30 minuters reserv, 55 % effekt	1 600 km



Den linjesköna Mystère 20 (som måste betecknas som absoluta toppen när det gäller statussymboler) är faktiskt avsedd som "affärsflygplan", men offereras bli som skolflygplan för både civilt och militärt bruk. Med ekonomisk marschhastighet — 725 km/tim — på 12 000 meters höjd är räckvidden 3 200 km.

Är vi mogna för Mystère?

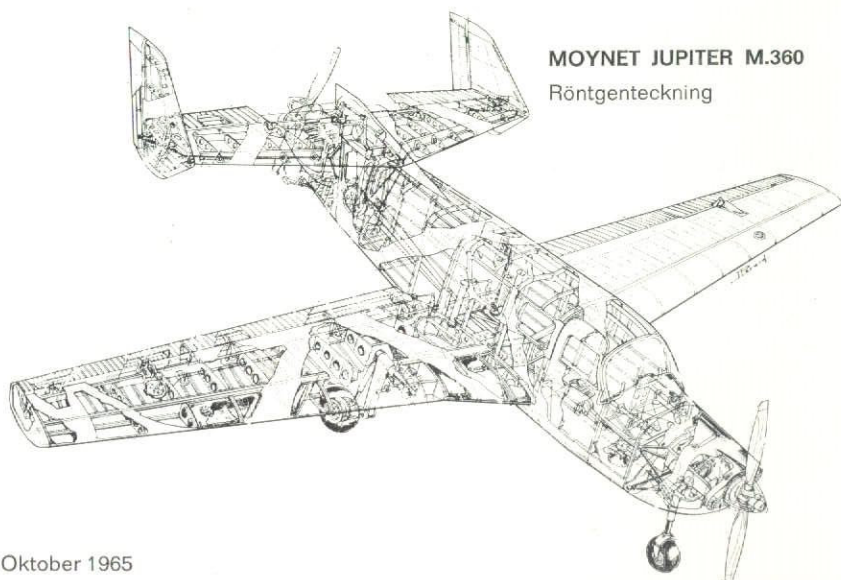
Under senare år har vi vant oss vid begreppet affärsflygplan och brukar därmed vanligen beteckna lätta en- eller tvåmotoriga flygplan med prestanda från 200 till 400 km/tim.

Priset varierar då mellan 80 à 90 000 kr för en fyrsitsare med VFR-utrustning och mestadels fast landställ upp till cirka en halv miljon

för en välutrustad sexsitsare med två kolvmotorer.

Demonstrationen av Dassault Mystère 20 på Bromma i slutet av september

ställde emellertid de invanda begreppen helt på ända tyckte Sven Sandberg, som på följande uppslag presenterar planet.



MOYNET JUPITER M.360

Röntgenteckning

Affärsflygplanet Dassault Mystère 20 — förminskat trafikflygplan med krigsflygplanckvalitet i femmiljonersklass.

Ett jetdrivet affärsflygplan är något helt annat än vad vi varit vana vid, men det är likväl ingenting nytt: det är i stället ett förminskat trafikflygplan sådana som vi lärt känna exempelvis Caravelle. Den enda skillnaden är storleken. Mystère 20 tar 8—12 passagerare medan Caravelle och liknande plan har femdubbel kapacitet eller mera. Men i övrigt finns det inga skillnader. Uppbyggnad, komfort, prestanda är allt ungefär likvärdigt för bägge kategorierna. Samma gäller utrustning i form av instrument, radar och övrig elektronik, dubblering av system såsom hydraulik etc, avisning, tryckkabin, tillgång till nödsyrgas, bromsskärm för halkiga banor m.m.

Mystère 20 kan flyga direkt Stockholm — Athen likaväl som det stora trafikflygplanet, och behöver inte så långa startbanor (1 250 m är normalt tillräckligt) och är därför inte beroende av storflygplatserna. Men å andra sidan kan det gi-

vetvis invändas att kostnaden per passagerarkilometer blir högre för ett så litet men ändå exklusivt plan. Detta är en ofrånkomlig flygoperativ synpunkt, men det behöver ju inte innebära dålig ekonomi i stort om man samtidigt betraktar fördelarna med att själv kunna bestämma när och vart planet skall gå och slippa vänta för incheckning eller flygplanbyte vid mellanlandningar. Att kunna arbeta i lugn och ro; att kunna diktera; att kunna hålla sammanträden med sina medarbetare och utan obehörigas närvaro diskutera problem; allt detta är fördelar som man inte kan få utan eget plan. Tid är pengar och den måste därför utnyttjas väl. Lägg därtill att nästan hela Europa ligger inom tre timmars flygtid.

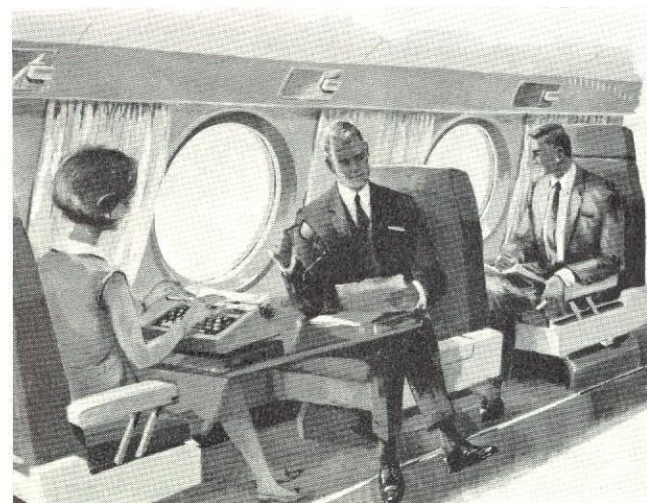
Priset på Mystère 20 är ca fem miljoner kr. Det går i dagens läge att få mindre plan av samma typ för ungefär tre miljoner, eftersom Mystère är något större än sina konkur-

renter. Tillämpar man ett arrangerang med långsgående soffor kan planet ta upp till 18 passagerare. Kanske är det därför som SAS synat planet så noga? Kanske man funderar på en "Lill-Caravelle" som komplettering? Kanske tänker man starta lufttaxirörelse? Även flygvapnet har varit med. Mystère offereras nämligen också som skolflygplan för såväl militärt som civilt bruk i följande versioner:

- för träning av navigatörer och andra besättningsmän, för fotospaning, för övningar med vapensystem, för utbildning av trafikflygare, för kalibreng av flygfyrar etc samt för ambulansflygning.

Krigsflygplanckvalitet

Egentligen påminner konstruktionen ganska mycket om tex Lansens, dvs om ett tämligen modernt krigsflygplans. Mystère är kraftigt byggt för att tåla



Detalj av interiören i 8-passagerare-alternativ.

alla förekommande påkänningar. Alla roder är servomanövrerade, och att flyga planet känns precis som att sitta i ett medeltungt attackflygplan. Luftbromsar finns givetvis, och samtidigt med klaffarna sänks även vingframkanten, ett numera ganska vanligt arrangemang för att minska landningsfarten. Den yttre strukturen vittnar om samma tillverkningsnoggrannhet som be-tecknar krigsflygplanet. Inte-

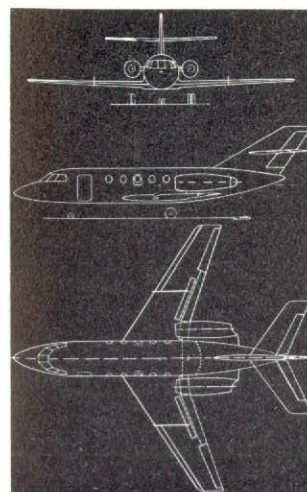
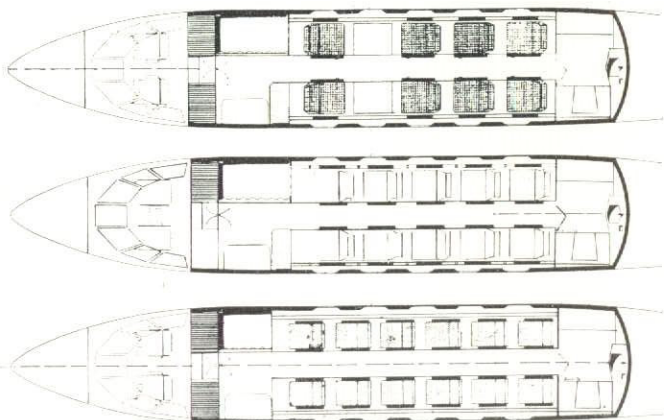
riören är dock en annan. Med åtta fätöljer placerade två och två mitt emot varandra med eller utan bord är den rent lyxös. Framme på styrbordssidan finns en bar (alternativt pentry), och akteröver är tvätt-rum och toalett belägna, medan bagaget stuvats i ett mellanrum mellan förarkabinen och passagerarutrymmet. Något lågt i tak är det men de ovanligt stora fönstren ger ändå rymd. Vill man ta tolv passa-

gerare går det snabbt att montera ytterligare fyra fätöljer av samma mycket bekväma typ på de befintliga rälsarna.

Med tanke på flexibel operation i privat regi — utan tillgång till underhållspersonal och -materiel överallt — är Mystère konstruerad för att vara oberoende av startaggre-gat och andra hjälpmedel av stationär typ. Underhållet blir också lättare genom att reservdelar snabbt kan erhållas genom ett särskilt snabbsystem för leverans. Tillverkaren, Marcel Dassault offererar vidare att specialister från fabriken kan inställa sig var som helst i världen inom 24 timmar. Servicen underlättas också genom att fabriken gått samman i detta avseende med Pan American, som därmed erbjuder specialservice på alla de baser som bolaget trafikerar.

Vad man än ger för omdöme om ett sådant affärsflygplanens "fullblod" som Mystère med tanke på ekonomin och annat får man inte glömma en viktig faktor som kan verka löjlig men som inte går att mäta i pengar: prestigen som följer med att kunna visa omvärden att man kommer i eget flygplan vare sig man flyger sin fyrsitsare för egen hand eller kommer med uniformerad besättning framme i cocpit.

Det finns naturligtvis ett flertal olika inredningsalternativ. Här tre för 8 (överst), 10 (i mitten) och 12 (nederst) passagerare. Med långsgående soffor kan planet ta upp till 18 passagerare och i ambulansutförande åtta bärar.



Data och prestanda

Data	
Spännvidd	15,4 m
Längd	17,2 m
Höjd	5,3 m
Tomvikt	6,5 ton
Max startvikt	11,3 ton
Maximal bränslemängd	4 800 liter
Motoreffekt, två General Electric CF 700 dubbelströmsmotorer om vardera	1 840 kp dragkr

Prestanda	
Max marschfart på 7 500 m höjd	830 km/tim
Därvid aktionssträcka	1 700 km
Därvid flygtid	2 tim 20 min
Ekonomisk marschfart på 12 000 m	725 km/tim
Därvid aktionssträcka	3 200 km
Därvid flygtid	4 tim 35 min
I bägge operationsfallen är reser-tid inräknad	
Stallfart med ställ och klaff utfällda	168 km/tim



Skogsgödsling från luften ger många nya fält

Skogsgödslingen kommer att få ökad betydelse, och till att börja med avser man att lägga ner minst ett par miljör per år på denna verksamhet. När det gäller metoderna att sprida den kornade konstgödseln är flygalternativet det mest rationella. Ganska stora flygplan behövs emellertid och för dessa väl tilltagna start- och landningsstråk, stråk som kan bli till stor nytta för hela allmänflyget. Harald Millgård ger här en kort orientering.

Stråket i Garpenberg, som omnämnas i början av artikeln, åstadkom man genom att helt enkelt bygga ihop två stickvägar. För att visa att det verkligen rör sig om ett flygfält och inte om en landsväg lockade Harald Millgård med sig ett följeflygplan från Borlänge-Domnarvets flygklubb och tog denna bild av stråket från öster.

Garpenbergs revir i Dalarna håller på att bygga ett flygstråk söder om Rafshytte Dammsjön i Garpenberg. Hela uthuggningen är ca 1 000 × 40 m och själva flygstråkets utbyggnad blir omkring 400 × 8 m. Där skall bepudringsplan och andra flygplan i skogsbrukets tjänst starta och landa när fältet blir färdigt nästa sommar.

Stråket är ett av de många som Domänverket bygger och kommer att bygga inom den närmaste tiden. Men inte bara Domänverket utan också de stora skogsbolagen tar flyget alltmer i anspråk. Bepudring från luften har hittills utförts med plan av typ Piper Pawnee och Super Cub, av vilka särskilt det sistnämnda ju har mycket blygsamma flygfältskrav. Men när det blir fråga om att gödsla skogen från luften kommer större flygplan att behövas, flygplan som kräver större fält för start och landning — fält som är så stora att allmänflyget kan nyttja dem.

Planerna på att gödsla skogarna (med den kornade konstgödseln Urea) från plan som tar minst 400 kg i en "laddning" och från fält som kan få en längd av minst 600 à 800 m, kan komma att betyda mycket för utbredningen av flygfälten, främst i de inre, skogrika delarna av landet.

Sakkunniga utreder

Domänstyrelsen har uppdragit åt sakkunniga att göra en prognos om vilka flygplantyper, som i framtiden kan väntas bli använda inom skogsbruket. På grundval av denna prognos skall normer utarbetas för hur Verkets flygstråk skall byggas. Domänstyrelsen skall också förhandla med Luftfartsstyrelsen och Flygvapenledningen för eventuellt samråd om fältens projektering och användning samt om möjligheterna för Domänverket att utnyttja allmänna flygfält, flottilj- och krigsflygfält samt vägbaser.

Stråken skall kunna byggas ut

Skogsgödslingen beräknas få ökad betydelse, och till att börja med skall minst två miljoner kr om året läggas ned på denna verksamhet. De flygstråk som anläggs för ändamålet skall naturligtvis också användas för andra skogsflygaktiviteter: person- och materieltransporter, bepudring och besprutning samt som start- och landningsplatser vid brandbekämpning.

I all möjlig utsträckning kommer stråken att lokaliseras så att de får ett sådant läge och en sådan utformning att de i framtiden kan byggas

ut. Enligt de utredningar som gjorts, kan ett flygstråk, som anläggs för skogsgödslings- och besprutningsändamål ha en betydande aktionsradie. Om ett stråk ges sådana dimensioner att det också kan användas för persontransporter, kan det bli till stor nytta även för allmänflyget — isynnerhet om det ligger intill en tätort, en fridtidsanläggning eller liknande.

Anläggningskostnaderna

för ett flygstråk kan givetvis variera inom mycket vida gränser. Stråk för små flygplan med en rullbanelängd av ca 350 m kan göras genom att man breddar raksträckor på skogsvägar. Kostnaden för ett dylikt stråk beräknas till mellan 5 000 och 15 000 kr. Stråk, som avses för flygplan med större kapacitet kräver enligt beräkningarna en rullbanelängd av minst 600 m och en bredd av 15 m. Ett sådant stråk kostnadsberäknas till minst 15 000 kr.

Om skogsgödsling från flygplan visar sig konkurrenskraftig i jämförelse med spridning från traktor (även helikopteralternativ har diskuterats) torde utvecklingen gå mot större flygplantyper. Detta betyder flera och större fält och ökade landningsmöjligheter för allmänflyget i vårt skogsrika land.

*Bengt Söderholm har granskat
och provflygit Scheibes nya skapelse, SF 27,
och säger...*

...en trevlig bekantskap

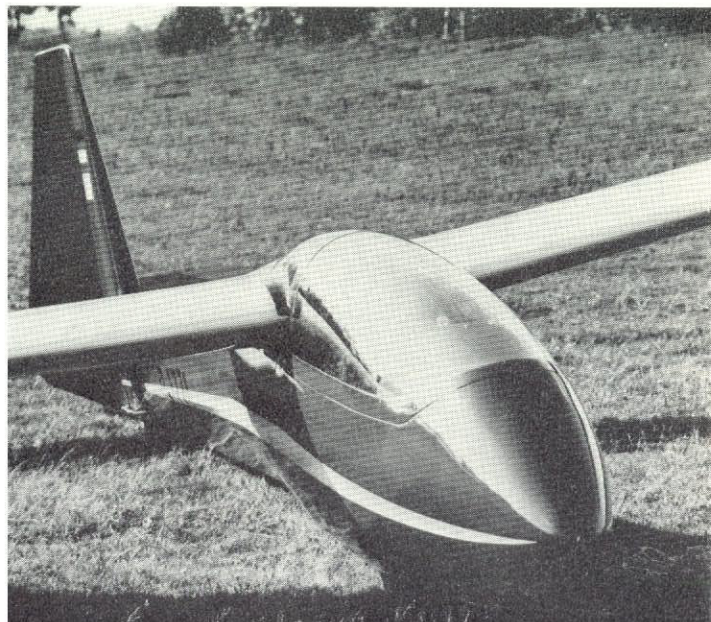
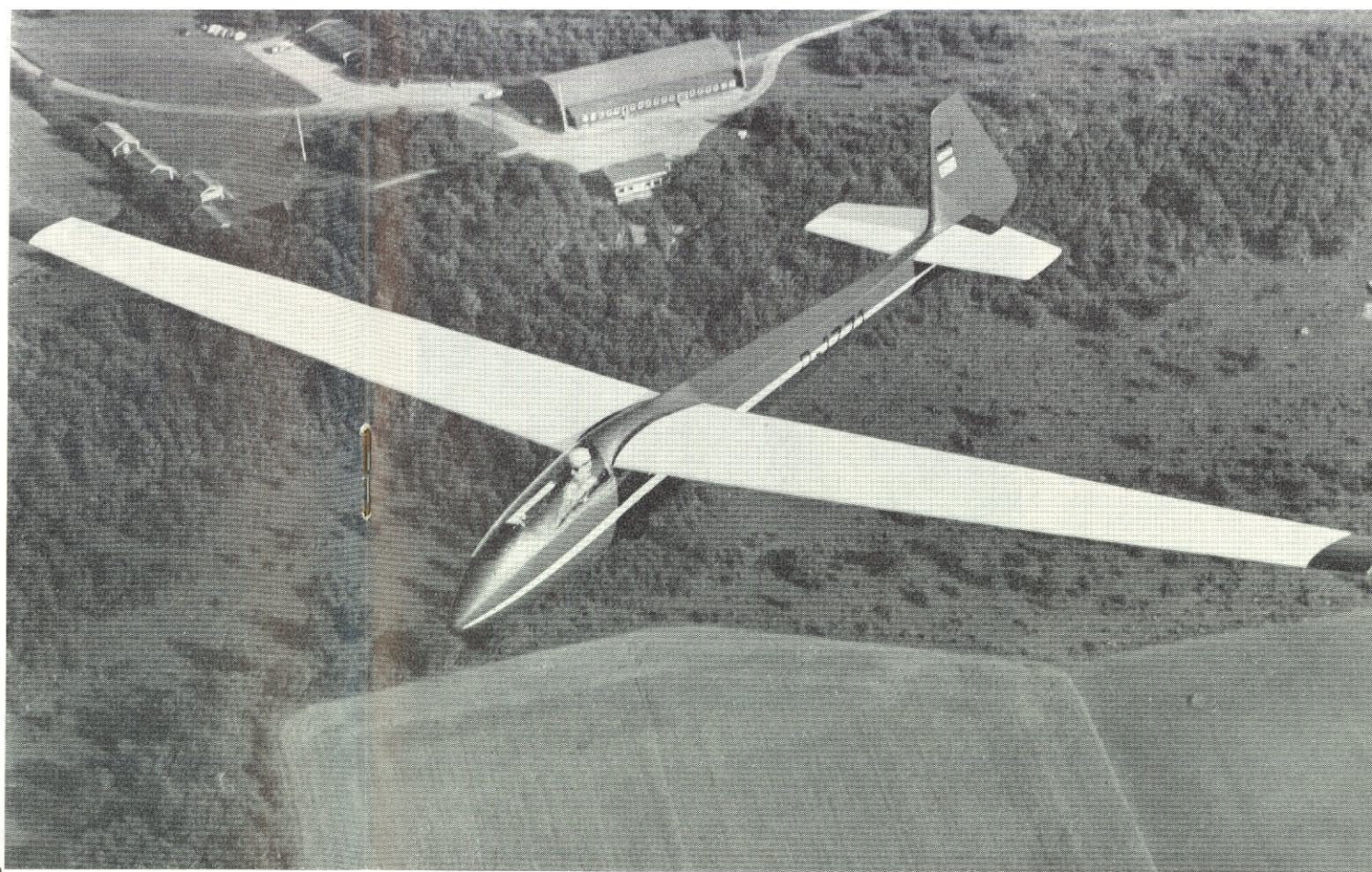
Foto LENNART STAHLFORS

Markgranskning

Flygplanet, som förefaller vara robust byggt i likhet med tidigare Scheibe-produkter, har vingkoppel som Zugvogel med en vertikal centralbult. De två främre kroppsbultarna löper i spår och är således fixerade på plats. Snabblåsen till skev-

roder och luftbroms är dock låsta med Fokkernålar. En något opraktisk detalj är de lösa kopplarna mellan V resp H skevroder- och bromsstöstång. Detta system ger två extra vingmuttrar med Fokkernålar. Bättre konstruktion hos Spatzen.

Stora bilden: SF 27 över Alleberg. På bilden nedan framgår planets extrema strömlinjeform. Främre delen av kroppen är försedd med en glasfiberkåpa, bakre delen är dukklädd.



Pendelrodret, som är delat i två halvor monterade på ett centrallrör, är mycket lätt demonterbart med eleganta snabblåsningar i form av fjäderbelastade sprintar genom röret. Trim- och tungroderfunktion på vänster halva.

Åtkomstmöjligheterna för instrumentservice är mycket goda efter demontering av en plåt, som täcks av den långt framskjutna huven.

Styrsystemet uppvisade liten friktion.

Syrgasflaskans placering bedöms olämplig vid ett even-

tuellt haveri — dessutom kan utrymme vinnas vid ändrad placering.

Det fasta sporrhjulet underlättar väsentligt marktransporter, men det vore önskvärt om hjulet kunde göras vridbart några grader.

SF 27 saknar skida, och kopplingen är placerad centralt framför hjulet.

Flygning

Förarvikt: 70 kg. Längd 182 cm.

Kabinutrymme

Kabinen erbjuder mycket god

sittkomfort med ett utmärkt nackstöd. Trim, luftbroms och urkoppling är bra placerade, men småväxta förare kan ha problem att nå instrumentpanelen (höjdmätaren).

Pedalomställningen är förnämlig genom parallellförskjutning av pedalerna inom ett stort område. Föraren når dock inte pedalomställningen under flygning.

Sikten är acceptabel framåt och åt sidorna; bakåt bättre än Ka 6 men sämre än Vasama.

En mindre god detalj är att ventilationsluckan i huven fastnar i höjdrimkabeln.

Start och flygsläp

Utan anmärkning.

Allmän flygning

Flygplanet är synnerligen lättflyget och har behagliga styrkrafter och styrrörelser. Det är mycket stabilt i sväng och verkade vara utmärkt vid flygning i snåltermik med en intrimmad fart av 70 km/tim. Vid urgång från uttrimmad sväng är höjdstyrkrafterna relativt höga, varför omtrimning bör ske samtidigt.

Prestanda

Tyvärr hindrade vädret under

provflygningen uppmätning av prestanda, men flygplanet ger intryck av att även ha mycket goda högfartsprestanda.

Svängväxling

3,5—4,0 sek vid 45° bankning från V till H.

Skevroderbroms

Liten bromsverkan: Vid kraftig vingtippning på rakkurs, $V_1 = 85$ km/tim, bedöms erforderlig skevrodermanöver vara mer än 80 procent av tillgängligt roderutslag för fullt sidroder, således mycket god överensstämmelse mellan sidroder och skevroder.

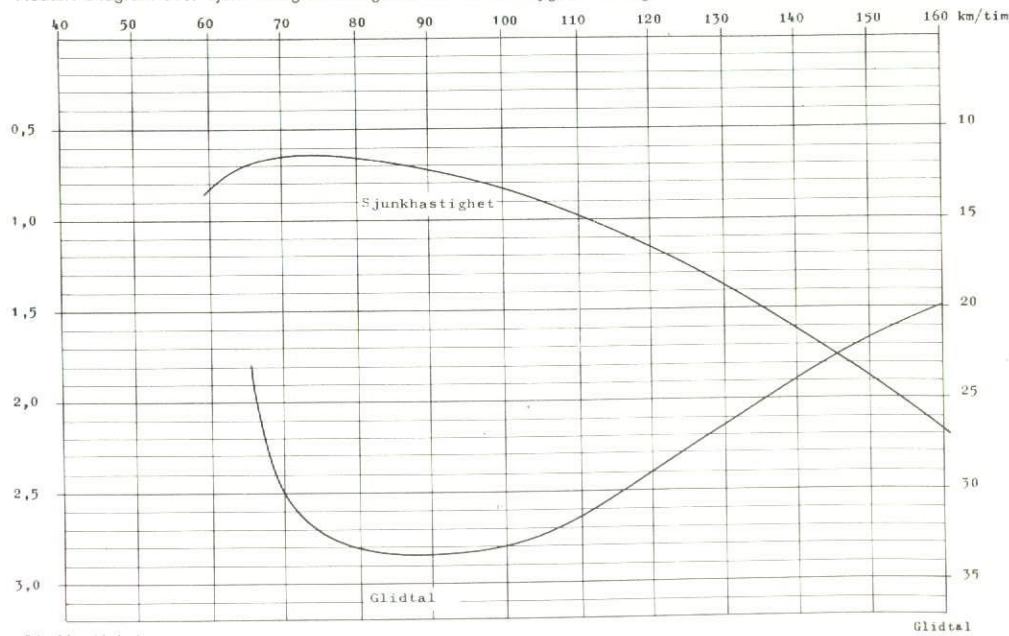
Trim

God trimverkan. Lägsta trimfart: 60 km/tim. Högsta trimfart: över 200 km/tim.

Dykbroms

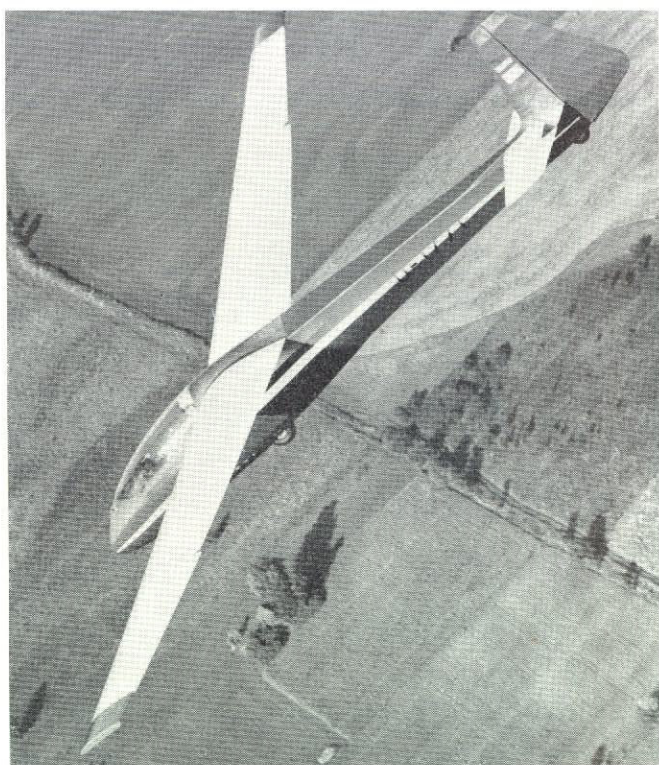
Mycket effektiv Schempp-

På bilden ovan ser man hur lågt byggd SF 27:an verkligen är. Detta naturligtvis för att minska luftmotståndet. Nedan: Diagram över sjunkhastighet och glidtal för SF 27. Flygvikt 310 kg.



Sjunkhastighet

Glidtal



Hirth-broms med relativt linjär verkan.

Stall och vikning

Stallfarten ligger vid 60 km/tim. Mycket svag stallvarning vid $V_1 = 65$ km/tim. Mycket mjuk vikning oftast över V vinge vid neutrala sid- och skevroder. Vikningen är mycket lätt att häva. Om den inte hävs fortsätter flygplanet in i en spinnrörelse.

Längdstabilitet

Ca 7 mm spakrörelse för 10 km/tim fartändring från uttrimmad fart = 85 km/tim. (För Spartz, K8 och Ka 6 10—12 mm per 10 km/tim). Flygplanet är aperiodiskt dämpat.

Data

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

Vikt:

Tomvikt	ca 205 kg
Tillsatsvikt	ca 115 kg
Flygvikt	310 kg
Vingbelastning max	26,5 kg/m ²
normalt ca	25 kg/m ²

Vingar:

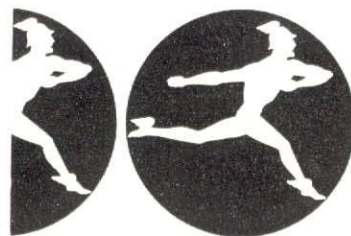
V-form	3,5°
Sidoförhållande	18,7
Vingprofil	Wortmann

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	1,0 m/sek
Sjunkhastighet vid 150 km/t	2,0 m/sek
Lägsta flyghastighet	55 km/tim
Tillåten hastighet	200 km/tim

Tillverkare

Scheibe Flugzeugbau GmbH



AFFÄRS FLYG

GAB eller "nöjesfält"?

Flygplatserna ökar i antal tack vare frivilliga insatser av flygintresserade krafter. Privatpersoner offerar tid, möda och pengar för att få till stånd landningsstråk på skilda håll. I många fall har de lokala myndigheterna intresserat sig för flygarnas förhållanden och lämnat bistånd i olika former. Glädjen är naturligtvis stor när kommunala medel ställs till förfogande. Dock utnyttjas inte dessa alltid på lämpligaste sätt, dvs så att de kommer till största möjliga allmännytta.

Flygplatser för allmänflyget kan vara av två slag: *godkända* eller *icke godkända för allmänt bruk*. De senare ett slags "nöjesfält". Man vågar påstå, att bidragsgivande myndighet ser flygplatsens betydelse som en värdefull tillgång för industrin, vars behov av flygmöjligheter ständigt ökar.

Det finns i landet flera allmänflygplatser som utrymmesmässigt fyller kraven för start och landning med affärsflygplan. Trots detta är de inte tillgängliga för företag, som vill chartra ett flygplan. Detta trots att samma flygplan kanske ofta flyger till flygplatsen ifråga, men då med personal från företaget som äger planet.

I det senare fallet betraktas flygningen som privatflygning, och då tillämpas mildare bestämmelser. För att det chartrade planet skall få landa krävs att flygplatsen är "godkänd för allmänt bruk" (GAB). Att sådant godkännande inte erhållits beror i många fall på någon eller några av följande

orsaker: underlåtenhet att ansöka om godkännande, eldsläckare saknas, brandyxa saknas, området är inte fridlyst.

Luftfartsstyrelsen har tidigare under vissa förutsättningar beviljat dispens för kommersiella flygningar till flygplats "icke godkänd för allmänt bruk" (IGAB). Nu har man emellertid satt stopp för detta, sedan det visat sig att väntade åtgärder för att få godkännande till stånd inte vidtagits.

Uteblir åtgärderna på förbiseende bör ett sådant förhållande snabbt kunna rättas till. Ligger däri en tanke, ja, då är det värre.

Anläggs en fotbollsplan, är detta en lokal förteteelse i regel utan betydelse för avlägsna orter. En flygplats vid ett samhälle i Norrland kan däremot vara av stor betydelse för flera företag i andra landsändar. Sålunda bör man anlägga nationella eller to m internationella synpunkter på utnyttjandet av befintliga flygplatser.

Eftersom storindustrin är den gren av vårt näringsliv som har det största potentiella behovet av allmänflygplatser, (även om endast ett mindre antal företag hittills skaffat egna flygplan) syns det angeläget att man tillförsäkras sig stöd från en större grupp resande på så sätt att flygplatserna görs tillgängliga även för chartrade flygplan. Den härigenom ökande trafiken bör stimulera kommunerna till förbättringar och kompletteringar av olika slag.

(Forts på sid 257)

Flygning under vinterförhållanden

Snö, is, kyla, snabba väderleksförändringar, halka, isbildning är förhållanden som vi nu måste vara beredda att möta och bemästra. Föregående vinterhalvår inträffade alltför många onödiga haverier, några med dödlig utgång, på grund av att förarna inte syns ha iakttagit tillbörlig försiktighet vid genomförande av sina flygningar. Studera och begrunda nu noga Lfs Informationscirkulär nr 94/1964 och följ alla råd och anvisningar däri så kanske vi kan slippa den otrevliga toppen på haverikurvan under vintermånaderna. Minneslistan i Informationscirkuläret följer här.

Förbered flygningen. 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 uppgifter om:

- allmänna väderläget
- lokala avvikelser härifrån längs planerad flygväg
- landningsprognoser för mål- och alternativ flygplats
- förändringar (speciellt för-sämringar)
- 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 äro 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

- Centra 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 inte kan hållas

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 mm
- fpl nav- och radioanläggning, funktion
- avisningssystemets funktion
- medtag så stor bränslerserv som möjligt

Flygning

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

Årets Västkustrally förlagt till Göteborg och Örebro

Fyrtionio besättningar från nio nationer deltog i 1965 års Västkustrally

— ett evenemang som blivit verkligt populärt i flygarkretsar.

Med rallypresidenten och 80-årsjubilaren Gösta Fraenckel i spetsen svarade Aeroklubben i Göteborg och Örebro Bil- och Flygklubb för värdskapet vid det tredje västkustrallyt den 30 juli till 1 augusti.

Liksom tidigare år dominerade de utländska gästerna, men i motsats till de föregående gångarna hade arrangörerna otur med vädret ankomstdagen. Låg molnhöjd i förening med regn och dålig sikt längs alla flygrouterna på kontinenten hindrade ett 15-tal flygplan att ta sig fram. De sista för dagen anlände till Göteborg vid 20-tiden. Några föredrog att övernatta på and-

ra platser i Sydsverige, Danmark och Nord-Tyskland. Sålunda anlände ett par flygplan på lördagsmorgonen till Göteborg och ett par gick direkt till Örebro.

Totalt deltog 49 besättningar representerande 9 nationer, varav de mest långväga gästerna kom från Australien. De parkerade flygplanen utgjorde en ståtlig syn och visade en mångfald olika typer alltifrån KZIII — utan radio — till Piper Twin Comanche.

Flygningen till Örebro, som var rallyts tävlingsmoment, utgjordes av en tidtabellsnavigering och motorlandning på Örebrofältet. Ett relativt lätt



En av rally-deltagarna, Frans Ulm, t.h. berättar om sin flygning till Göteborg för Johan Gustafson.



En bild från briefingen i Göteborg före flygningen till Örebro.

fotomål var också inlagt på sträckan. Tävlingen hade inte större svårighetsgrad än att
(Forts på nästa sida)

En del av de deltagande flygplanen parkerade på Örebrofältet.



även tävlingspiloten kunde njuta av det vackra landskapet och den fina sikten mellan skurarna.

Segrare blev Leo Sämmer, Tyskland, Cessna 175, följd av 1962 års vinnare, Helmut Schmitz, Tyskland, Piper Pa 28. Tredje man blev M.H. Odink, Holland, Jodel.

700-årsjubilerande staden Örebro inbjöd till avkoppling i Gustavsviksbadet varpå följde sight-seeing i det intressanta Wadköping och föredragning av stadens regionsplane-projekt. Staden stod även som värd för festen på kvällen i Medborgarhuset.

I Göteborg fick rallydeltagarna tillfälle att träffas och knyta kontakter under festlig samvaro. Första kvällen på Lisebergs huvudrestaurant och sista kvällen i samband med

"Prizegiving-dinner" på Långe-
drag, där KSAK:s generalsekreterare liksom F9-chefen överste Ulf Cappelin-Schmidt med fruar glädde oss med sin närvaro. Västkustrallyts skapare, Gösta Fraenckel, fyllde 80 år strax före rallyt och blev under kvällen hyllad av de utländska gästerna samt fick motta Göta Flygflottiljs silvermedalj av F9-översten.

Ett bevis på den stora uppskattning dessa västkustrallyt åtnjuter i flygarkretsar utgörs av de flygare som återkommer varje gång. De utländska gästernas intresse är glädjande och arrangörerna med "sekretösen" — alltid leende Lilly Ericson — har nedlagt ett jättearbete och kan känna sig nöjda med ännu en fullträff.

SEP.

Resultatlista:

1. Leo Sämmer	Cessna 175	Tyskland	30,5
2. Helmut Schmitz	Piper Pa 28	Tyskland	31,5
3. M H Odink	Jodel	Holland	37,5
4. H Fallscheer	Klemm 107 C	Tyskland	39,5
5. H Feldmann	Cessna 182	Tyskland	40,5
6. B E Collins	Piper Comanche	England	41,5
7. Sven-Erik Peterson	Piper Pa 28	Sverige	43,0
8. A Schoenmakers	Cessna 172	Holland	46,0
9. Steen Andersen	Piper Apache	Danmark	46,0
10. D M Parsons	Piper Twin Com.	England	48,0

GAUERS nya modell 6521

VHF 108-136 Mc/s
MV 530-1600 Kc/s
LV med flygfyrerfrekvenserna 200-400 Kc/s

INKOPPLINGSBAR SQUELCH

Frekvensomkoppling med tryckknappar

Teleskopantenn och ferritantenn
8 stavbatterier à 1,5 V



Komplett 433 kr + oms

6 mån garanti, 10 dagars returrätt



MEDICINSKA & TEKNISKA INSTRUMENT

Ankdammsgatan 33, Solna • Tel. 08/27 35 36

Zugvogel III B

byggeår 62-63, 80 starter, 160 flyvetimer, privatejet, med meget fin overflade (blizzard-lake-ret) sælges. Forhandlingsbasis 14.500 svenske kr.

Boktrykker P. V. Franzen,
Kongerslev, Danmark

Duplicerat kompendium i navigation

omfattande kravet för
privatflygarcertifikat.

Pris 25 kr

J-O VOSSMAN
Delsbo. Tel 0653/151 51

? MÅNADENS PROBLEM

Du skall flyga VFR från Sundsvall till Östersund med en Cherokee 180. I höjdskitet 5 000-7 000 fot är vindarna gynnsammast och Du bestämmer Dig att flyga inom detta. Följande uppgifter inhämtar Du bl a beträffande flygplatserna.

Sundsvall:

QFE 1 004 mb, QNH 1 005 mb, genomgångshöjd 3 000 fot, genomgångsnivå FL 35.

Östersund:

QFE 960 mb, QNH 1 005 mb, genomgångshöjd 3 500 fot, genomgångsnivå FL 40.

1. Vilken marschhöjd väljer Du?

2. Vilken höjdmätarinställning har Du?

a) vid start från Sundsvall

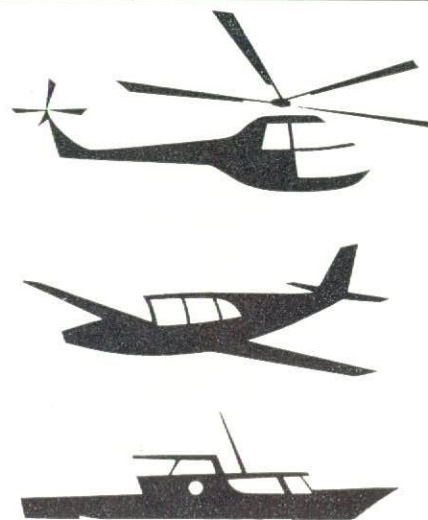
b) i stigning från Sundsvall

c) i planflykt mellan Sundsvall och Östersund

d) i plané mot Östersund

e) vid landning på Östersund

Lösning på problemet finns på sidan 251



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

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

AUTO-PRODUCTS AB

Linnégatan 18, Stockholm

Generalagent för United Aircraft International, East Hartford 8, Conn



Nytt från FFK

Utbildning och övningar i Norrbottens län

Länsstyrelsen i Norrbotten med civilförsvardsdirektör Lidén och länsflygchef Styrman i spetsen förlade en FFK-kurs och samverkansövning till Älvsbyn fredag—söndag den 10—12 sept. På fredagsförmiddagen gjordes studiebesök i HC och vidare hölls genomgång av gruppens utrustning samt intrimning av SUF 21 i flygplanen. Eftermiddag och kväll ägnades åt teoretiska genomgångar.

Lördagen bjöd på ett strålande väder och flygprogrammet genomfördes enligt beräkningarna på Älvsbyns nyanlagda flygstråk, beläget ca 2 km söder samhället. En envis sidovind gav flygförarna ett extra övningsmoment vid landningen på det 600 m långa och 50 m breda stråket. De vanliga övningsuppgifterna lämnades ut till civilförsvarets personal, som till en början visade en viss tveksamhet beträffande förmågan att klara uppgifterna. Väl sammankopplade med flygförarna och uppe i luften löste dock alla sina uppgifter till full belåtenhet. Flygförarna får här en eloge för det sätt på vilket de omhändertog sina kamrater från civilförsvaret. Helhetsintrycket av övningen blev en för FFK fältmässig och lämplig grupperingsplats, en god laganda bland personalen, och en omsorgsfullt planlagd och väl genomförd övning.

Ny samverkans- övning i Östergötlands län

Länsstyrelse och länsflygchef i Östergötlands län var snabba i vändningarna att anordna samverkansövning nummer 2 (lördag och söndag 18—19 sept) så snart medel anvisats härför. Övningen föregicks av en FFK-kurs, som avverkades under tre kvällar. Övningsledningen hade gått in för att göra övningen så fältmässig som möjligt och hade som grupperingsplats valt ett flygstråk strax nordväst Mjölby. På lördagen samlades flyggruppen till resp klubb, varifrån luft- och marktransport organiserades till övningsplatsen. Där följde mobilisering av flyggruppen omfattande inmonstrering, utrustning, mottagning av flygplan och fordon samt iordningställande av arbets- och förläggningslokaler. Vädrer var

emellertid mycket dåligt i övningsområdet varför Norrköpingsflygarna inte kunde ta sig fram luftledes. Och sedan 15 mm regn vräkt ned på flygstråket beslöt länsflygchefen ombasera gruppen till Tannerforsfältet i Linköping dit även Norrköpingsflygarna anlant.

På söndagen var vädrer bättre och flyggruppen ombaserades på nytt till sin fältmässiga övningsplats, varifrån sedan planlagda övningar genomfördes med fart och precision. Det märktes att personalen hade varit med förut och alla uppgifter löstes säkert och snabbt. Gruppernas fältmässiga uppträdande imponerade stort. Länsflygchefen Blomstedt och gruppchefen Hemminger höll i råtarna på FFK-sidan och civilförsvardsdirektör Hallendorff och civilinspektör Andrews på länsstyrelsesidan. En bra övning som säkerligen åstadkom en avsevärd höjning av gruppens operationsförmåga.

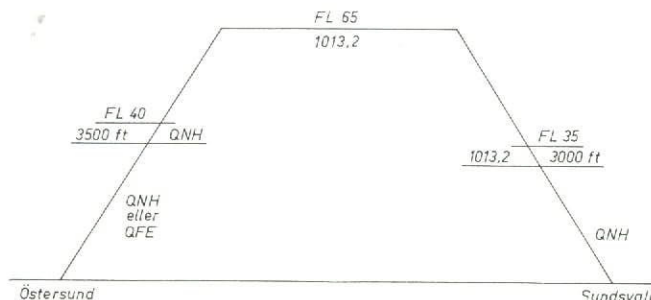
Lösning till MÅNADENS PROBLEM

(Se sidan 249)

Svar:

1. Din magnetiska färdvinkel ligger i 4. kvadranten, varför marschhöjden blir flygnivå (FL) 65 (6 500 fot).
2. Höjdmätarinställningen skall följa nedanstående figur vilket innebär följande svar: a) 1 005 mb

- b) upp till 3 000 fot 1 005 mb, därefter 1 013.2 mb
 - c) 1 013.2 mb
 - d) ned till FL 40 (4 000 fot) 1 013.2 mb, mellan 4 000 och 3 500 fot 1 005 mb, därefter 1 005 eller 960 mb
 - e) 1 005 eller 960 mb
- Studera i övrigt Informationscirkulär 16/1962.



Stockholms Segelflygklubb anordnar segelflygläger i Schweiz nästa sommar

Stockholms Segelflygklubb anordnar ett segelflygläger i Schweiz från den 1 juli till den 16 juli 1966. Föreläggningen kommer att inrymmas på flygplatsen i Schänis, 36 km sydost om Zürich. Nedresan kommer att äga rum med tåg (eventuellt med bil) och priset avser andra klass tåg (sittvagn) Stockholm-Schänis tur och retur samt logi på flygplatsen. Måltider ingår inte, men ordnas av lägerledningen mot extra avgift. Lägeravgiften är 490 kronor.

Flygkostnaderna ingår inte i priset utan bestrids av deltagarna var för sig. Timpriset för Ka 8 och Ka 6 är fr 28:—, bogserpriset för Champion fr 1:70/min och för Devoitine fr 2:20/min.

I timpriset är alla försäkringar samt kostnader för fallskärm, syre, batterier, kartor m m inkluderade.

Ytterligare upplysningar kan erhållas från lägerledningen direkt genom hänvändelse till Klaus Mengelbier-Hinze c/c Samuelsson, P H Lings väg 18, Lund.

...jag tycker det är fel
att skälla på mods,
för man kan ju inte



dra alla
långhåriga
över en kam

Eldorado för segelflygare

I Västtyskland fanns det i augusti i år inte mindre än 494 (!) platser godkända för segelflyg. På ett överraskande stort antal av dessa tillämpades dock endast winsch- eller gummirepsstart.



FÖLJ MED UTVECKLINGEN
FLYG MODERNA

GARDÄN
Horizon

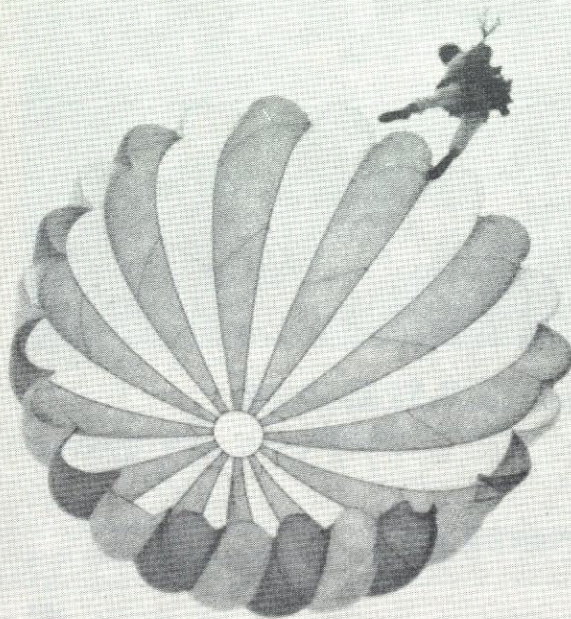
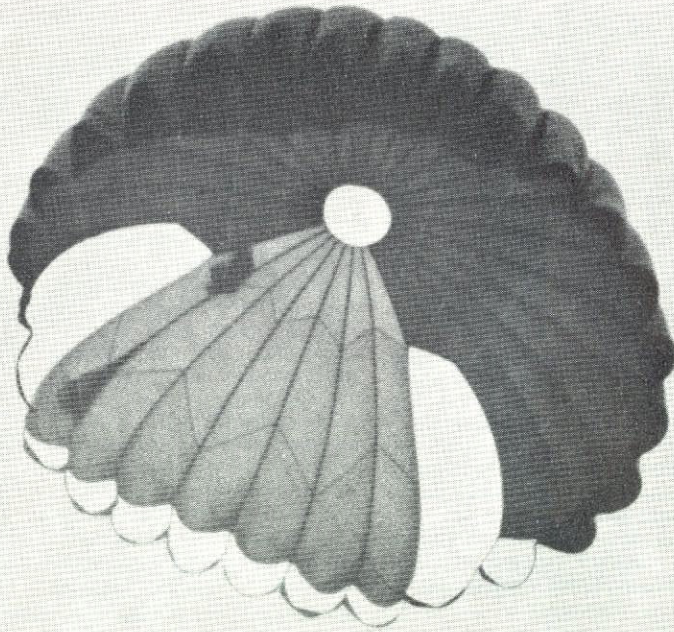
FCA  **FLYGCENTRUM AB**

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

Fallskärmshoppar-SM

Fyra dagar anslog man för SM i fallskärmshoppning på Opefältet utanför Östersund. Men endast en dag var vädret så pass hyggligt att hoppning kunde äga rum. Så man genomförde halva SM:et den dagen och fullbordade tävlingen tre veckor senare på Gryttjon-fältet vid Tierp. Sven Lindholm rapporterar.

Foto HALLINGS, Östersund



Några isande sekunder upplevde åskådarna under den enda dag som det gick att SM-hoppa över Opefältet utanför Östersund. Willy Fricks tävlingsskärm utlöstes inte, varför han för första gången tvingades att dra i reservhandtaget (det var hans 267:e hopp). Strax efter utlöstes även den ordinarie skärmen och här syns Frick landa med båda skärmarna.

Årets SM i fallskärmshopp saknade inte dramatiska situationer. Willy Frick, Umeå, som tävlar för Svenska fallskärmsklubbens stockholmsavdelning, tvingades i sitt andra precisionshopp att utlösa reservskärmen sedan hans tävlingsskärm hade hakat upp sig. Från 750 meter föll han under exakt 8,1 sekunder ned till 500 meter innan reserven räddade. Omedelbart efter utlöstes den ordinarie skärmen och Frick landade utan vidare missöden med två skärmar.

Att han inte tappade kontrollen över nerverna bevisade han klart genom att dels pres-

tera goda resultat i ytterligare två normala hopp samt att han i dessa använde den skärm som strejkade.

Väderdramatik hade det varit den 4 och 5 september då tävlingarna skulle börja. På lördagen blåste det för mycket för de planerade precisionshoppen. Hopparna låg hela dagen beredda på att vinden skulle mojna något i byarna men fick till sist ge upp. Söndagens vind var idealisk men i gengäld vägrade molnen att höja sig. Det planerade stilhoppet från 2 000 m var otänkbart att genomföra och man tänkte i stället försöka med

precisionshopp. Men hela dagen låg molnen lågt över Opefältet, 7 km sydost om Östersund.

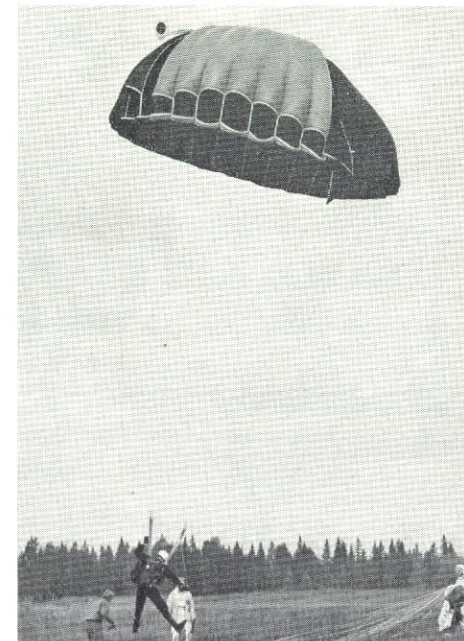
Vädret var nyckfullt även på måndagen. Tre hopp kunde genomföras på förmiddagen men sedan måste man göra några timmars uppehåll. Slutligen lyftes molnen till 750 m och halva SM-et genomfördes. Stilhoppet tvingades man vänta med till den 2—3 oktober då man hoppade på Gryttjon-fältet vid Tierp utanför Uppsala. Referat från den tävlingen liksom slutresultat av SM kommer i nästa nummer.

De tre norska gästerna från



Olav Vik-Strandli var helt suverän och noterade 0,29 m, 1,52 m och 1,80 m i sina tre hopp. Här ses han tv tillsammans med domaren Lennart Kindberg vid det lilla märke det gällde för hopparna att pricka från 750 meters höjd.

Bertil Liljedahl, Stockholm, tog ledningen i kampen om det första SM-et i fallskärmshoppning. Här ses han landa i första hoppet, 1,29 m från märket. Sedan fick han 4,66 m och 5,81 m.



Oslo visade sig överlägsna de svenske. Närmast märket kom Olav Vik-Strandli, som i första hoppet landade 29 cm ifrån. Bäste svensk var Bertil Liljedahl, Stockholm. Han nådde 1,29 m i första hoppet.

Svensk juniormästare blev Erik Oskarsson, Stockholm, som började hoppa i maj i år.

Meningen var att i lagtävlingen skulle tre man samtidigt lämna planet. På grund av vädret tvingades man emellertid att räkna samman de individuella resultaten i stället och här segrade stockholmarna Bertil Liljedahl, Erik Oskarsson och Sonny Hellberg.

Resultat från SM i fallskärms-hopp på Opefältet 1965

Precisionshopp från 750 m, 3 hopp (seniorer).

Plac	Namn	Klubb	Poäng
	O Vik-Strandli*)	Norge	1464
	L Øyeflaten*)	Norge	1412
	L Laudal*)	Norge	1395
1	B Liljedahl	SFKS	1382
2	A Wimmerstedt	SFKG	1367
3	W Frick	SFKS	1316
4	A Almgren	SFKS	1256
5	O Elvén	SFKS	1244
6	S Hellberg	SFKS	1225
7	B Wallgren	SFKG	1134
8	R Henrysson	SFKG	1127
9	F Ohrström	SFKG	1095
10	H Stennek	SFKS	740

*) Utom SM-tävlingen.

Precisionshopp från 750 m, 3 hopp (juniorer).

Plac	Namn	Klubb	Poäng
1	E Oskarsson*)	SFKS	1210
2	T Wiberg	FJS	1157
3	B Högberg	SFKS	1125
4	U Olsson	SFKO	1099
5	U Boström	SFKG	899
6	T Nilsson	SFKSK	664
7	D Jonsson	SFKS	308

*) Svensk juniormästare 1965

Lagtävlingen Precisionshopp från 750 m, 3 hopp.

1 SFKS II, Bertil Liljedahl, Sonny Hellberg, Erik Oskarsson, 3817 poäng (svenska lagmästare 1965).

2 SFKG, Bo Hallgren, Rickard Henrysson, Frank Ohrström, 3356 poäng.

3 SFKS I, Willy Frick, Ove Elvén, Hans Stennek, 3300 poäng.

4 SFKS III, Åke Almgren, Bo Högberg, Dan Jonsson, 2689 poäng.

254 — Oktober 1965

Harald Millgård (som verkligen råkat illa ut både i KSAK-NYTT och annorstädes):

Nu slår jag Tryckfels-Nisse på käften...

En hel del fel råkade insmyga sig i min lilla artikel om amerikanskt segelflyg i juni-numret av KSAK-NYTT och jag skulle gärna vilja ge kollegan Tryckfels-Nisse ett tillrättläggande slag på käften. Så här: Jag riktigt ser den nämnde satpojken gapskratta av förtjusning när han lyckades smussa in i texten den förvånande upplysningen att "två smala personer kan sitta i bredd i framsits" i Schweizerns nya högvärdiga helmetall- och "familjesegelplan" 2-32. Bli inte alltför ledsen, kollega, när jag rättar det till baksits.

Mitt eget fel var formuleringen "god seglare även med motorn infädd" om motorseg-laren Nelson Hummingbird, som jag flög i Californien. Var vänliga stryk det här kursiverade, missvisande ordet. Tack!

HP-planens konstruktör heter som bekant Richard Schreder med ett r (ärr) på slutet.

Så till bildtexterna, som genom missförstånd blev alltför fattiga på uppgifter och pga åverkan från nämnt håll delvis felaktiga. Bilden av 2-32 var fabriksfoto eftersom en av mina kameror med förmodligen bra och absolut intressant film stals på ett hotell i Tudorstaden i New York sedan jag glömt den under madrassen.

De övriga två bilderna i artikeln tog jag själv med en Rolleiflex. Inledningsbilden på 1-23 knäpptes under en lustiger dans med fotografen i baksits i en Super Cub 150 över bergen vid Harris Hill i närheten av Elmira, N Y, och Schweizerfabriken. Bakom stjärten på 1-23:an ses ett hörn

av det buktiga fältet där det amerikanska segelflygets vagg-gungade för länge sedan. Att den bilden inte kom på omslaget till KSAK-NYTT var inte Tryckfels-Nisses fel...

Desto större andel har han i texten till bilden av 1-26:an över den 800 m höga Mission Peak vid Fremont Skysailing Airport söder om San Francisco. Där står att hjulet under fotokärrans vingpets tillhör 2-23. Skall förstås vara 2-22, i vars baksits jag satt med två kameror, som gick glödheta i den vilda jakten på vråkar och segelplan — ett 100-tal bilder på en timme. Nästa gång skall jag ha teleutrustning... Men en del av skörden är bra eller ganska bra, tex närbilder av skrovliga bergväggar på ett av världens i övrigt trevligaste hangberg.

Så fick jag tillfälle att drömma mig tillbaka till en händelserik USA-månad, om vilken en utförlig rapport snart (säger färsk meddelanden från Malmö) kommer i Allhems fina årsbok "Ett år i luften".

Och här stäl jag med red:s tillåtelse en chans att försvara årsbokens försening då och då, ett obestridligt faktum som det klanas på. Boken skulle i själva verket inte kunna säljas till överkomligt pris om den inte gjordes på fritid mellan arbetena med de stora, dyrbara verken. Det är detta som gör att den kära "Ett år i luften" kan förverkligas. Fördröjningen av "årets" bok har bl a den fördelen att ett referat av 1965 års segelflyg-SM hinner komma med. Så intet ont som inte o s v.

BREITLING-NAVITIMER



Schweizisk kvalitetskronograf för piloter

Det enda i marknaden förekommande kronografuret med navigeringsskiva

KRONOGRAF: vanlig urfunktion, samt tidmätning från 1/5 sekund till 30 min och 12 tim (kontinuerligt eller i intervaller)

NAVIGERINGSSKIVA: för division, multiplikation, markhastighet, flygtid, distans, miles per min., bränsleförbrukning, stig- och sjunkhastighet, omvandling av knop-miles-km m. m.

Beskrivning på engelska.

PRIS:

398:— inkl. oms, frakt och armband

Riktpris: 500:—

Rekommenderas av AOPA.

Används av US Air Force samt 30 flygbolag världen över.

8 dagars returrätt!

BESTÄLL NU!

lagret begränsat

Köp direkt genom importören

IMPORTLAGRET

Box 276 Ludvika 2 • Ordertel. 0240/165 39

IMPORTLAGRET

Box 276 Ludvika 2 • Postgiro: 29 50 81

☐ GRATIS broschyr
☐ st Breitling Navitimer. kon-tant 398:— inkl. oms, frakt och armband. 8 dagars returrätt

Namn

Bostad

Postadress

Radiosambandet vid segelflyg-VM

*Som utlovades i förra numret
redogör här Per Giertzen för erfarenheterna
av radiokommunikationerna
under världsmästerskapen i segelflyg.*

Vid VM i segelflyg i år var radio tillåten också i standardklassen. Praktiskt taget alla flygplan och hämningsbilar var därför försedda med radio och de flesta nationer höll sig med en större station vid basen. Walki-talkies användes flitigt inom basområdet.

Radioutrustningens sammansättning var dock mycket heterogen. Apparater speciellt utvecklade för segelflyg är nämligen sällsynta.

Samtliga öststater samt några andra nationer visade utrustning ursprungligen avsedd för militärt bruk. Mycket ofta såg man modifierade lådor av svårbestämt ursprung. Holländarna använde experimentapparater av transistortyp med gott resultat.

Av intresse bland kommersiell utrustning kan nämnas Becker (olika modeller), Pye (Bantam) och Bayside (Bei 990). Finlänarna visade upp en prototyp till en transistorapparat från PIK.

De svenska flygplanen samt Irve Silesmos bil använde Giertsens P11B. Vår basstation var utrustad med en King Ky 95 med en 10 m hög antennmast. King visade sig vara idealisk som basstation.

Under tävlingen hände det att över 80 flygplan var i luften samtidigt. Lika många hämningsbilar var ute och samtliga basstationer var givetvis bemannade. Detta innebar, att ca 200 radiostationer var med i trafiken. Inom VHF-bandet var 4 frekvenser tilldelade. Under den första träningsdagen var frekvenserna

123,5 och 122,6 MHz mest i bruk och dessa frekvenser blev omedelbart överbelastade. Tyvärr var det just dessa frekvenser som de svenska piloterna hade inriktat sig på. Belastningen lättade dock när andra frekvenser togs i bruk och radiodisciplinen blev bättre. Dock pratades det för mycket onödigt, varför frekvenserna tidvis blockerades.

Det ständiga pratandet på flera språk störde piloterna. Mottagarvolymen ställdes därför lågt med påföljd att svaga anrop lätt missades. Under sådana förhållanden gick naturligtvis starka sändare lättare igenom.

Mellan basen och flygplanen kunde emellertid kontakt upprätthållas under praktiskt taget hela tävlingen. Dock skuggade hangarerna basstationens antenn mot norr, där räckvidden begränsades till 70 km. På grund av störningar från andra sändare måste emellertid meddelanden ofta upprepas flera gånger.

Pelle Persson hade normalt kontakt med sin bil på mer än 50 km avstånd. Bilsändaren var på ca 2 Watt. Detsamma gällde för Sture Rodlings bil. Dock var tändningsstörningarna besvärande. Silesmo hade däremot sällan kontakt med sin bil på längre håll än 2 mil.

Generellt kan sägas att under de rådande förhållandena fungerade radiokontakten över förväntan. Det största problemet visade sig vara att så stort antal stationer måste dela samma frekvens. När stationerna blir för många går det inte att

få fram ett helt meddelande i pauserna mellan andra anrop. Ideliga upprepningar gör situationen hopplös om inte sträng radiodisciplin råder. De som har god radioträning har här utan tvekan en stor fördel.

Hur skall man då komma tillrätta med problemen? Att öka sändareffekten erbjuder ingen generell lösning. De starkaste sändarna har en fördel, men om alla ökar effekten är läget status quo.

En tänkbar lösning vore kanske att anskaffa apparater, där man fritt kan välja frekvens (90 eller 360 kanaler), och arbeta på en fri, mer eller mindre tillåten frekvens. Så diffusa som reglerna är blir risken för diskvalificering minimal.

Den bästa lösningen, enligt min mening, vore att ett större antal frekvenser togs i bruk vid evenemang av denna omfattning. Helst skulle varje nation tilldelas sin egen frekvens. Därigenom skulle också enklare apparater med få kanaler göra fullgod nytta.

Flera nationer visade prov på avancerat bruk av radio. Sälunda var bilar med pejlutrustning utplacerade på strategiskt viktiga punkter utefter banan för att ge sina piloter entydiga positionsrapporter, förutom information om väder och konkurrensläge.

Här skall inte närmare beröras de möjligheter som står till buds vid ett obegränsat bruk av radioutrustningar, även om detta blev livligt diskuterat "i korridorerna" under tävlingen. Dock tror jag att en nation som går in för att vinna ett VM måste träna sina piloter i lagflygning.

Jag har den erfarenheten att även en enkel kommunikationsutrustning gör det möjligt för piloten att skaffa sig ett brett underlag för ett optimalt taktiskt beslut. Och viktigt för både pilot och manskap är att alla på förhand gör sig förhållande med apparaterna och inarbetar rutin i proceduren.

Målflygning åt flygvapnet

Chefen för flygvapnet har i skrivelse till KSAK den 13 sept 1965 för tiden intill 30 juni 1966 beställt flygningar för luftbevakningsutbildning och övning i följande omfattning:

Flottilj	Antal tim	Flottilj	Antal tim
F1	35	F11	25
F3	35	F12	85
F4	150	F13	
F5	75	F13G	125
F6	25	F15	35
F7	40	F16	100
F8	25	F17	25
F9	70	F18	60
F10	45	F21	75
Summa antal timmar		1.030	

Flygningarna utförs enligt närmare direktiv av resp flottiljchef. KSAK har i skrivelse den 4 maj 1965 hemställt till strilchefer och luftbevakningsofficerare vid flottiljerna att beställning av målflygning i första hand görs till länsflyg-

chef och i andra hand till flygklubbs motorflygchef. Anledning härtil är att målflygningar skall fördelas lämpligt mellan flygklubbar med hjälpflygtillstånd inom länet och hänsyn taget till övningsområdets utsträckning. Inom flygklubbar-

na bör i första hand flygförare som ingår i frivilliga flygkårers flyggrupper komma ifråga för utförande av målflygning.

Av KSAK uppjordas flygtimpriser skall tillämpas. Chefen för flygvapnet påpekar att räkning skall insändas *snarast* efter utförd flygning av flygklubb till beställande flottilj.

GAB eller...

(Forts från sid 245)

Av landets 73 civila flygplatser, är endast 31 öppna för kommersiell trafik. Ytterligare ett 50-tal flygplatser byggs, planeras eller diskuteras. Det ankommer på oss flygintresserade att se till att alla blir GAB.

Upplysningar om erforderliga åtgärder kan erhållas ur Info nr 25/58, som rekvideras från Kungl. Luftfartsstyrelsen, Stockholm 12.

Kjell W Ahlberg



BEGAGNADE FLYGPLAN

CESSNA 150 .. 1962, 1964, och 1965

CESSNA 172 .. 1960, 1962 och 1964

CESSNA 185 .. 1964

CESSNA 205 .. 1963

CESSNA 210 .. 1963

CESSNA 310 1962 och 1964

PIPER CHEROKEE 235 1964

KING DME ground speed indicator

NARCO ADF-30 radiocompas

CONTINENTAL O-300-C motor

Rekvirera vår katalog över begagnade flygplan till fördelaktiga priser.

A/s COMMERTAS

Hangar 142, Københavns Lufthavn,
Dragør. Telefon 53 20 80

T I L L S A L U Ö N S K A S K Ö P A

Champion 7EC

2-sitsigt sportflygplan i gott skick säljes
Tel.svar 0510/800 69, I Johansson, Box 92, Sätenäs

SK 12 med utgången motor PROPELLRAR

Lycoming, 108 hk, utgången
COLT-reservdelar, såsom roder, landställ, skivbromsar,
vingstötter, stag, roderlinor, stolar, instrument
och diverse el-komponenter

Ljungbyheds Flygklubb
Box 87, Ljungbyhed. Tel. 0435/408 19

Piper L4 65,

skidställ, motorgångtid 340 tim.
Sportflygklubben Karlstad, Allan Helmersson 054/171 83

PIK 16 C Vasama 1964,

kapell och grundinstrument.
Uppsala FK, Box 87, Uppsala, Tel. (Atmer) 018/14 65 50

Trainermodifierad MFI-9

Gångtid från ny ca 770 tim. Nyinköpt hösten 83, Radio
Narco Mak 5, bogserutrustad.
Svar till KSAK-NYTT f v b

Continental C 90 14F,

gångtid 312 tim. Tel. 0510/281 30 (Rune Andersson,
Ekedal, Bronäs, Lidköping)

Handbok i radiotelefonering och -navigering

Tredje upplagan utkommen i augusti 1965. Översedd,
förbättrad och utökad. Plastpärm, A5-format. Ömbärlig
vid certifieringsredelser. Rekommenderas av KSAK
och myndigheterna.

Sändes portofritt mot 30: — till pg 59 46 85, Lennart
Hedberg D K V 6a, Karlstad.

Zugvogel IV

Tillverkningsår 1958, flygtid 530 tim.

LINKÖPINGS FLYGKLUBB

Saab, Linköping
Kontakta Ing. Ture Eriksson, FC, Tel 013/992 50

Motor til Tiger Moth,

type Gipsy Major 1 F. Oppgi pris, gangtider, tilstand,
event. konserveringsmetode og pris.

Oslo Flygklubb, seilflygruppen

Postboks 15, Fornebu

Begagnat segelflygplan

typ SF 26 eller K 8

VÄSTERÅS FLYGKLUBB

Tel 021/356 12

U T H Y R E S

MFI-9 Junior,

Radio och el-klaff. Uthyrer vinterhalvåret
Västerdalarnas Flygklubb Dala-Järna Tel 0281/202 52

Ö N S K A S H Y R A

3- eller 4-sitsigt flygplan

på skidor önskas hyra under vintersäsongen.

Ev. på hyresköp.

Västra Medelpads Flygklubb, Fack 17, Erikslund

U T B I L D N I N G

Vårt vinterprogram

omfattar bl a följande kurser:

- Avancerad flygning
- Instrumentflygning
- Mörkerflygning
- Radionavigering
- Privatflygarcertifikat
- B-certifikat

LJUNGBYHEDS FLYGKLUBB

Box 87, Ljungbyhed Tel 0435/405 34



1966 års Cessna 150

från 47.554:- flygklar i Sverige

3.150
Av 66:orna är redan ~~2.800~~ stycken köpta

Plats för 2 vuxna + 2 barn samt
bagage och fulla tankar

- Elektriska klaffar
- Bästa driftsekonomi
- Snabb leverans
- Större dörrar på båda sidor

- Idealiskt klubb- och skolflygplan
- Lättfluget

Förmånliga betalningsvillkor med
låg kontantinsats och amortering
upp till 5 år.

Detta och mycket annat talar för
att en snabb kontakt med

DELTA *lönar sig!*
aviation ab

DELTA AVIATION AB, FACK, BROMMA 10, TEL 08/29 66 00 - 28 95 20