



Alla talar om...

nya MOTORN

med trippelförgasare

nya OLJAN

för 11/2-procentig inblandning

...nya SAAB

— provkör själv så förstår Ni varför

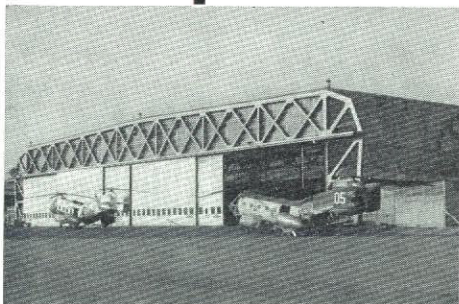
Strängnäs Tryckeri AB



NUMMER **8** ARGANG 8 • NOVEMBER 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/Bölkow Junior

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 Gripstad.

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

Prenumerationspris: 10 kronor per helår.

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

Annonsformat och annonspriser:

Omslagets baksida, 2-färgs (130×165 mm).... 800:—

Omslagets innersidor, 2-färgs (130×185 mm).... 650:—

D:o, svart 600:—

1/1-sida (130×185 mm) .. 425:—

1/2-sida (130× 90 mm) .. 275:—

1/2-sida (62×185 mm) .. 275:—

1/4-sida (130× 45 mm) .. 150:—

1/4-sida (62× 90 mm) .. 150:—

Radannonser (spaltbredd 62 mm) 2:— per mm. (Anslutna flygklubbar, deras medlemmar och KSAK:s direktanslutna medlemmar får 35% rabatt på icke kommersiella radannonser).

Klichéer: raster 120 linjer/tum.



Organ för
Kungl. Svenska Aeroklubben och
Frivilliga Flygkåren



Kiruna FK arrangerar läger för vågsegelflygning

Segelflygsektionen inom Kiruna Flygklubb arrangerar sitt femte läger för vågsegelflygning i Kebnekaise fjällen under tiden 27 mars — 12 april nästa år. Intresset för lägret är mycket stort, men de blygsamma resurserna beträffande förläggning och övrig service gör att deltagarantalet och tiden för lägret måste begränsas. Förläggningarna blir denna gång liksom tidigare i Pirttivuopio och byarna runt omkring.

Inbjudan till segelflygare i hela Norden kommer att sändas ut i slutet av denna månad.

De för lägret organisation ansvariga hoppas mycket av det arbete som läggs ned för en fast anläggning med baracker och matsal. Kan anläggningen inom rimlig tid bli verklighet borde det finnas stora möjligheter att här skapa "Norra Europas största flygcentrum".

Intresset för flygverksamhet av det här slaget är bevisad

liksom möjligheterna att nå verkligt goda resultat.

De som är intresserade för deltagande i vågsegelflygläget kan vända sig till Rolf Larsson, Gasellvägen 69, Kiruna för närmare upplysningar. Hans telefon är under arbetstid 122 80 och efter 146 15.

Meddelande till motorflygchefer och klubbordföranden

KSAK anordnar en kurs i Stockholm för motorflygchefer lördagen den 5 och söndagen den 6 februari 1966. Till kursen kommer även klubbordförandena att inbjudas. Närmare uppgifter om kursen kommer senare att meddelas i särskild skrivelse. Reservera redan nu dessa dagar för ett Stockholmsbesök.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Att flyga är nödvändigt	267
Riksegelflygtävlingen 1965	268
Radioutrustning i lätta flygplan	271
Våterhanget 1965	272
Flygplantest: Piper Cherokee Six	274
Årets hoppjerka, eller segelflygaren som ville prova sin fallskärm	277
Fallskärms-SM avgjort	280
Nytt från FFK	280
Fallskärmssport	281
Affärsglykkommittén	282
Vågsegelflygning vid Vidsel	284
Livförsäkringars giltighet vid flygning	286
Felaktiga synintryck vid flygning i regn	288
Månadens problem	288
Thulintävlingen 1965	290
Lösning till månadens problem	292
SAS Knutas-stipendium	293

OMSLAGSBILDEN
visar denna gång en fallskärmshoppare i fritt fall.
Foto Sture Carlsson.



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 affärgäst 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.

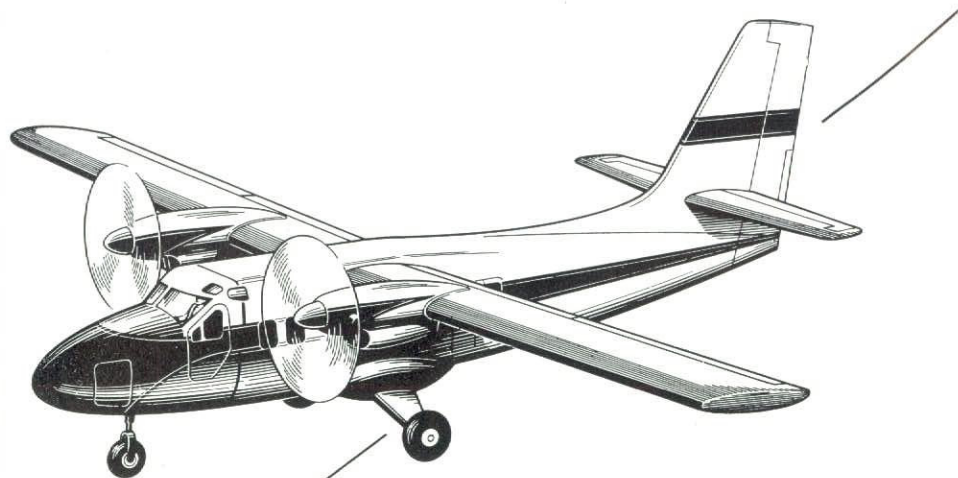
...and next time
— bring your wife

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

Tala med Er auktoriserade
resebyrå eller närmaste SAS-kontor



När stråket endast är 300 meter heter flygplanet



TWIN OTTER

Twin Otter från De Havilland, Canada är ett flygplan, som är speciellt lämpligt för flygfält med små dimensioner. — Hårdgjord yta eller gräsfält spelar ingen roll.

Passagerarantal: Max 15 st.

Max marschfart: c:a 300 km/tim.

Motorer: 2 Pratt & Whitney PT6A-20 turboprop om vardera 575 hkr.

Kan levereras med hjul- eller sjöställ; komb. hjul/skidställ eller hjul/sjöställ.

DE HAVILLAND CANADA

SVENSK REPRESENTANT:

AERO MATERIEL AB

GREV MAGNIGATAN 6, STOCKHOLM Ö. - TEL. 23 49 30

Att flyga är nödvändigt...

"Navigare necesse est...", att segla är nödvändigt lär den romerske fältherren Pompejus ha yttrat till sina vankelmödiga sjömän. När det svenska flygvapnets skapare, Bengt Nordenskiöld, 2 000 år senare travesterade denna appell till "volare necesse est..." att flyga är nödvändigt, var detta förvisso inte uttryck för någon hybris över den internationellt uppmärksammade ställning svenskt flyg kunnat tillkämpa sig. Det var endast ett klart konstaterande av att samfärdsel i luften nu är lika självklar och omistlig som på havet, landsvägarna och järnvägarna.

Även bortsett från rent militär verksamhet, där flyget alltmör kommit att dominera bilden, tenderar flygtransportmedlen att ifråga om mångsidighet, räckvidd och åtminstone beträffande personbefordran volymmässigt överträffa tidigare samfärdsmedel. Frågan är väl också om inte detta den tredje dimensionens transportsätt mera än de övriga lämnar en viss individuell frihet i en av skrankor och restriktioner inskränkt värld. "Luftens frihet" är visserligen långt ifrån oinskränkt, lufthavet är begränsat och blir det ännu mera allteftersom trafiken ökar, men än så länge medger det dock en icke föraktlig rörelsefrihet.

Så mycket viktigare är det att denna rörelsefrihet inte *onödigtvis* begränsas genom restriktioner av organisatorisk, trafikteknisk eller ekonomisk art utan främjas genom förbättrad service, ökade landningsmöjligheter och interna-

tionell samverkan. Det vilar ett stort ansvar på de myndigheter och enskilda som har att övervaka dessa frågor utan att låta byråkratismens kalla hand lamslå eller fördröja en sund utveckling.

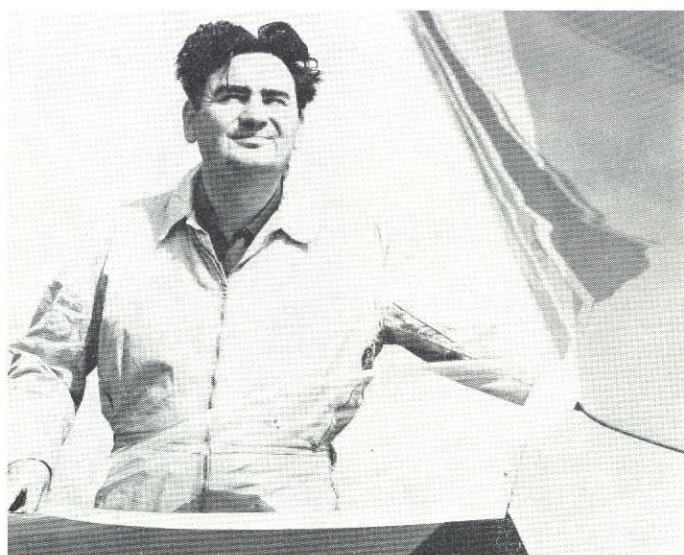
Det har hävdats med mer eller mindre rätt att en ökad kontakt människor och världsdelar emellan skulle verka fredsbefrämjande. Om så är fallet är flyget otvivelaktigt en betydande fredsfaktor, särskilt när det gäller snabba kontakter och ingripanden. Sådana kontakter värde ur merkantil synvinkel är under alla omständigheter obestridlig och i det avseendet har såväl linjeflyget som det växande affärsflyget fått allt större betydelse.

Flyget i vårt land har naturligen ännu inte nått den omfattning i förhållande till folkmängden som exempelvis i Förenta Staterna, men utvecklingskurvorna pekar konstant i samma riktning. Vi måste följaktligen vara beredda att anpassa oss efter den situation som föreligger inom en nära framtid, då även vi i full utsträckning inträtt i flygåldern med allt vad detta kan föra med sig på både ont och gott.

Om omdöme och förutseende härvidlag *och i tid* får göra sig gällande finns all anledning att med tillfredsställelse se fram emot en sådan utveckling. Men det som skall byggas för morgondagen måste byggas nu av myndigheter och serviceorgan, kommuner och affärsföretag, klubbar och enskilda i klar insikt om att utvecklingen inte låter sig hejdas.

Bojma Linderberg





Segrare i årets rikssegelflygtävling, Istvan Wlassics, Eskilstuna FK. Nedan hans kamrater i Eskilstunas lag I, som bärgade segern i NIKE-tävlingen.

RIKSSEGELFLYGTÄVLINGEN 1965

När resultaten för årets rikssegelflygtävling framräknats visade det sig att Eskilstuna FK återigen fått en inteckning i NIKE-priset och att en av klubbens medlemmar, Istvan Wlassics, stod som individuell segrare i RST. Här följer en förteckning över de främsta resultaten.

NIKE-TÄVLINGEN

1 Eskilstuna FK (Åkerberg H-O, Wlassics I, Andersson G, Olsson P-O, Ek E, Arnegård S, Thulin B)	37,0
2 Linköpings FK Lag I	47,0
3 Östersunds FK Lag I	57,0
4 Örebro BFK Lag I	62,5
5 Linköpings FK Lag II	130,0
6 Eskilstuna FK Lag II	135,0
7 Örebro BFK Lag II	151,0
8 Skövde FK Lag I	222,5
9 Östersunds FK Lag II	223,5
10 Stockholms SFK Lag I	229,5
11 Jönköpings FK Lag I	232,0
12 Norrköpings FK Lag I	235,5

NIKE-vinnare i år liksom i fjol är alltså Eskilstuna FK. Intresset för tävlingsflygning inom klubben har varit mycket stort, vilket framgår av att inte mindre än fem distansflygningar och trettiofyra distans- och hastighetsflygningar företogs under året. Av dessa är Istvan Wlassics' förnämliga serie av speciellt intresse. Så här ser den ut: En flygning med angivet mål på 300 km. Tre triangelflygningar på vardera 106 km och en på 300 km samt en på 420 km (4x105 km).

En och samma dag gjorde tre man goda försök på 500 km tur och retur, men vädrets makter tvingade tyvärr alla tre att avbryta innan vändpunkten och återvända hem efter följande sträckor: Lasse Broberg ca 420, Istvan Wlassics ca 300 och Åke Andersson ca 200 km. Men man har utlovat nya försök nästa år...

Individuella resultat i RST, sammanlagt

1 Wlassics Istvan	Eskilstuna FK	42 227
2 Wik Torsten	Linköpings FK	39 006
3 Karlsson Gunnar	Örebro BFK	34 280
4 Ax Göran	Linköpings FK	32 301
5 Götell Pontus	Örebro BFK	32 099
6 Berg Olle	Stockholm SFK	31 958
7 Andersson C-E	Skövde FK	31 601
8 Öhbom Ola	Örebro BFK	31 294
9 Skoog Bo	Karlskoga FK	30 451
10 Carlsson Björn	Örebro BFK	29 344
11 Bertilsson Sam	Örebro BFK	29 209
12 Silesmo Irve	Örebro BFK	28 816
13 Åkerberg Hans-Olof	Eskilstuna FK	27 360
14 Broberg Lars	Eskilstuna FK	26 560
15 Blomberg Erik	Ö Sörmlands FK	26 468

Höjdmomentet, individuellt klass I

1 Nässén Nisse	Östersunds FK	12 420
2 Mattsson Bengt	Östersunds FK	12 180
3 Nordlund Åke	Nyköpings FK	11 705
4 Lindhed Björn	Östersunds FK	11 190
5 Svensson Åke	Kiruna FK	10 895

Höjdmomentet, individuellt klass II

1 Tysk Rolf	Östersunds FK	10 440
2 Gabrielsson Tore	Linköpings FK	9 730
3 Asplund Inge	Östersunds FK	9 625
4 Hultmark Per	Linköpings FK	9 300
5 Larsson Bertil	Linköpings FK	8 655

Höjdmomentet, lag

1 Östersunds FK, lag I	Nässén N	12 420
	Mattsson B	12 180
	Lindhed B	11 190
		35 790

2 Östersunds FK, lag II	Abrahamsson K	10 835
	Tysk R	10 440
	Asplund I	9 625
		30 900

3 Linköpings FK, lag I	Ax G	10 610
	Wik T	10 025
	Rodling S	9 955
		30 590

4 Linköpings FK, lag II	Persson E	9 620
	Söderholm B	9 425
	Gabrielsson T	9 730
		28 775

5 Eskilstuna FK, lag I	Wlassics I	10 685
	Ek E	9 050
	Andersson Å	8 900
		28 635

Distansmomentet, individuellt klass I

1 Wlassics Istvan	Eskilstuna FK	649,74
2 Wik Torsten	Linköpings FK	562,03
3 Eklund Kurth	N Ö Smålands FK	523,24
4 Nyqvist Torgny	Norrköpings FK	519,69
5 Silesmo Irve	Örebro BFK	502,78

Distansmomentet, individuellt klass II

1 Andersson C-E	Skövde FK	524,80
2 Carlsson Björn	Örebro BFK	429,90
3 Åkerberg H-O	Eskilstuna FK	268,34
4 Edvinsson Lennart	Linköpings FK	239,01
5 Öberg Per-Eric	Stockholms SFK	233,70

Rolf Tysk, Östersunds FK (i framsitt), vann höjdmomentet, klass II, och klubbkamraten Nisse Nässén (i baksitt) segrade i höjdmomentet, klass I.



Hans-Olof Åkerberg



Göran Andersson



Per-Olof Olsson



Evald Ek



Sven Arnegård



Börje Thulin



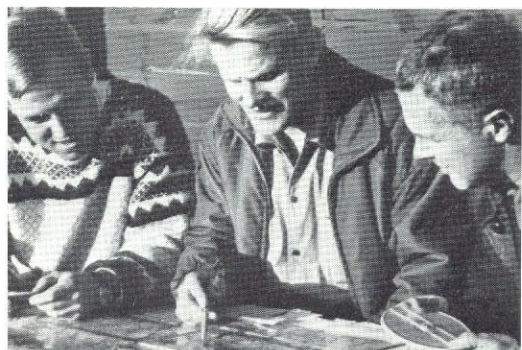


Distansmomentets klass II vann Carl-Erik Andersson, Skövde FK. I spalten här bredvid berättar han om sin flygning.

Distansmomentet, lag

1 Örebro Bil- & FK, lag I	Silesmo I Bertilsson S Götell P	502,78 488,85 488,85	1 480,48
2 Norrköpings FK, lag I	Nykvist T Dahlström C v Zarnoczy T	519,69 478,80 420,95	1 419,44
3 Eskilstuna FK, lag I	Wlassics I Broberg L Åkerberg H	649,74 454,19 268,34	1 372,27
4 NÖ Smålands FK, lag I	Eklund K Holmström J-O Carlsson G	523,24 473,28 301,20	1 297,72
5 Örebro Bil- & FK, lag II	Karlsson G Carlsson B Otterström P-O	488,85 429,90 349,88	1 268,63

Lagsegrern i distansmomentet gick till Örebro Bil- & FK, lag I: Pontus Götell, Irve Silesmo och Sam Bertilsson.



...eller hur jag flög Skövde - Limmared - Lilla Edet - Skövde på 5 tim 58 min

På kvällen den sista maj kunde man på TV-kartan utläsa att nästa dag skulle ge förutsättningar för en segelflygning som titeln anger. 30-milatriangeln hade noga instuderats på kartan tidigare. Brytpunkterna hade valts vid framträdande orienteringspunkter, järnvägsknutpunkt resp älvbron. Vid lottningen på morgonen därpå ankom det på mig att flyga Bergfalke.

Jag startade kl 10.56 och kopplade ur på 800 m. En blåsa gav mig en utgångshöjd av ca 1 900 m med ett stig av 3—4 m/sek. Första brytpunkten var Limmared och med ganska god fart kunde jag söka mig söderut, följde Billingens ödra höjdstreckning—Mösseberg och vidare med dalgången över Åsunden. Efter ca 90 min plöskade jag upp min kamera och plåtade stinsen på Limmared. Omedelbart före hade jag nonchalerat en bra blåsa för att få en bra vinkel mot brytpunkten, så jag återvände till denna och steg från 1 000 m till 2 500 m med tidvis 7 m/sek. På rakkurs gick färden vidare till Borås, som fick bjuda på nästa blåsa. Mellan Borås och Alingsås mötte mig en K 8 på samma höjd, vi vingtippade en hälsning och fortsatte (senare fick jag veta att det var Bergendahl, Borås, som följt mig sällskap över Småland två dagar tidigare).

Hitintills hade allt gått för bra för att vara sant och bekymren mötte i trakten av Alingsås; stora molnsjok och regnskurar, varför jag drog mig något norr om staden och halkade under Röd 4 på termikrester. Lilla Edet borde klaras och efter diverse flängande plåtades älvbron från 800 m. Över Bohuslän kunde jag hämta några 100 m ytterligare och gick österut på rakkurs utan skymten av stig. Även denna gång kunde Röd 4 passeras under, men jag fick så småningom tag på en nybildning över ett grustag och drog mig vidare i en sydlig båge. Norr Herrljunga blev det anslutning till ett stort stigområde och efter en kvart hade jag vunnit 100 m, men kände hoppet växa med allt bättre utslag på variometern. Strax söder Mösseberg kunde jag se ett hoppfullt moln och räknade på hjälp där, och så, en kraftig blåsa lyfte mig till 2 700, och med högsta fart kunde kursen stå mot Hasslum. Min fru och dotter, som assisterat vid starten, var också de första gratulanterna efter landningen.

Nästan exakt på 3-årsdagen av min första ensamflygning hade drömmen gått i uppfyllelse om en inteckning i Guld-C med en diamant.

Carl-Erik Andersson

Beställ lotter i Flyglotteriet 1965

individuell klass I		2 Örebro Bil- & FK Lag I	Götell, P Ohlbom, O Israelsson B	75,55 74,72 70,30 220,57
Eskilstuna FK	93,31			
Eskilstuna FK	90,03			
Linköpings FK	80,80			
Eskilstuna FK	80,33			
Västerås FK	80,21			
individuell klass II		3 Linköpings FK Lag I	Wik, T Lundberg, E Ax, G	80,80 77,77 61,53 220,10
Eskilstuna FK	72,00			
Skövde FK	62,58			
Örebro BFK	59,08			
Linköpings FK	58,99			
Eskilstuna FK	58,14			
lag		4 Eskilstuna FK Lag II	Fredriksson L Andersson Å Åkerberg H-O	74,41 72,60 72,00 219,01
g I Olsson, P-O	93,31	5 Kronobergs FK Lag I	Bergkvist P Hedenbergh L Sjödén G	78,89 64,09 58,01 200,99
Ek, Evald	90,93			
Wlassics, I	80,33			
	264,57			

Utrustning flygplan

är 101/64, d och an-radiout-artyg, står

gången till änd inom les större larens fre-mottaga-t för att ll uppstå. internationte är till frekvens-för sän-om instal-1 januari 1 januari 0,005 % e utrust-en 1 januenna tole-stningar.

klass III tills vidare tillåten i hela landet.

2.3.2 För VFR-flygning inom områden, där dubbelriktad radioförbindelse fordras, får radiokommunikationsutrustning av lägst klass II användas. Till den 1 januari 1966 får dock även utrustning av klass III användas."

Under hand har KSAK fått kännedom om att Luftfartsstyrelsen och Telestyrelsen överväger att i ytterligare två år godta kommunikationsutrustning i klass III för användning inom vissa delar av landet. Ett nytt informationscirkulär är under utarbetande och beräknas utkomma i mitten av november med följande ungefärliga innehåll:

VFR-flygning

"För VFR-flygning inom Stockholm-, Göteborg- och Malmöområdena (jfr AIP RAC 3) skall radiokommunikationsutrustning av lägst klass II an-

vändas från 1 januari 1966. Anm: Efter den 1 januari 1966 må enstaka tekniska flygningar utföras till och från nämnda områden med utrustning av klass III, dock längst till den 1 januari 1968. För VFR-flygning inom landet i övrigt är radioutrustning av klass III tills vidare tillåten, dock längst till den 1 januari 1968. (All utrustning skall dock vara i sådant skick att den från 1 januari 1966 fyller kraven på frekvensnogrannhet).

Anm: Kommunikationsutrustningar med kontinuerligt avstämda mottagare kommer sannolikt att få användas endast under de närmaste åren."

Enligt yttrande från Telestyrelsen torde någon kasse-ring av befintlig apparatur inte behövas för att de skärpta toleranskraven skall kunna uppfyllas. I de flesta fall torde det räcka med en omtrimning eller ett byte till modernare kristalltyp.

En preliminär omarbetad förteckning över radioutrustningar kommer att bifogas informationscirkuläret.

Då ärendet i skrivande stund inte är slutbehandlat måste vi reservera oss för eventuella ändringar.



Distansmomentets klass II vann Carl-Erik Andersson, Skövde FK. I spalten här bredvid berättar han om sin flygning.

Distansmomentet, lag

1 Örebro Bil- & FK, lag I	Silesmo I Bertilsson S Götell P	502,78 488,85 488,85	1 480,48
2 Norrköpings FK, lag I	Nykvist T Dahlström C v Zarnoczy T	519,69 478,80 420,95	1 419,44
3 Eskilstuna FK, lag I	Wlassics I Broberg L Åkerberg H	649,74 454,19 268,34	1 372,27
4 N Ö Smålands FK, lag I	Eklund K Holmström J-O Carlsson G	523,24 473,28 301,20	1 297,72
5 Örebro Bil- & FK, lag II	Karlsson G Carlsson B Otterström P-O	488,85 429,90 349,88	1 268,63

Lagsegrern i distansmomentet gick till Örebro Bil- & FK, lag I: Pontus Götell, Irve Silesmo och Sam Bertilsson.



...eller hur jag - Limmared - Li - Skövde på 5

På kvällen den sista maj kartan utläsa att nästa dagningar för en segelflygning 30-milatriangeln hade något tidigare. Brytpunkterna trädande orienteringspunkt resp älvsbron. Vid lördag på ankom det på mig att jag startade kl 10 56 och m. En blåsa gav mig en utgång med ett stig av 3—4 m/ten var Limmared och m kunde jag söka mig söderödra höjdstreckning—Mösdalgången över Åsunden. I kade jag upp min kamera i Limmared. Omedelbart för rat en bra blåsa för att f brytpunkten, så jag återv steg från 1 000 m till 2 500. På rakkurs gick färden v fick bjuda på nästa blåsa Alingsås mötte mig en K vingtippade en hälsning fick jag veta att det var B fö gjort mig sällskap över tidigare).

Hitintills hade allt gått sant och bekymren mötte i stora molnsjök och regnsk mig något norr om staden Röd 4 på termikrester. Lil och efter diverse flängan från 800 m. Över Bohusl några 100 m ytterligare och kurs utan skymten av stig kunde Röd 4 passeras und småningom tag på en nybi tag och drog mig vidare i Herrljunga blev det anslutr område och efter en kvar m, men kände hoppet väx slag på variometern. Strax de jag se ett hoppfullt m hjälp där, och så, en krafti 2 700, och med högsta fa mot Hasslum. Min fru och vid starten, var också de efter landningen.

Nästan exakt på 3-årsdag samflygning hade drömmen om en inteckning i Guld-C

Beställ lotter i Flyglotteriet 1965

Hastighetsmomentet, individuellt klass I

1 Olsson Per-Olof	Eskilstuna FK	93,31
2 Ek Evald	Eskilstuna FK	90,03
3 Wik Torsten	Linköpings FK	80,80
4 Wlassics Istvan	Eskilstuna FK	80,33
5 Källback Hans	Västerås FK	80,21

Hastighetsmomentet, individuellt klass II

1 Åkerberg H-O	Eskilstuna FK	72,00
2 Andersson C-E	Skövde FK	62,58
3 Carlsson Björn	Örebro BFK	59,08
4 Bjurman Bo	Linköpings FK	58,99
5 Arnegård Sven	Eskilstuna FK	58,14

Hastighetsmomentet, lag

1 Eskilstuna FK, Lag I	Olsson, P-O Ek, Evald Wlassics, I	93,31 90,93 80,33	264,57
------------------------	---	-------------------------	--------

2 Örebro Bil- & FK Lag I	Götell, P Öhbm, O Israelsson B	75,55 74,72 70,30	220,57
--------------------------	--------------------------------------	-------------------------	--------

3 Linköpings FK Lag I	Wik, T Lundberg, E Ax, G	80,80 77,77 61,53	220,10
-----------------------	--------------------------------	-------------------------	--------

4 Eskilstuna FK Lag II	Fredriksson L Andersson Å Åkerberg H-O	74,41 72,60 72,00	219,01
------------------------	--	-------------------------	--------

5 Kronobergs FK Lag I	Bergkvist P Hedenbergh L Sjödén G	78,89 64,09 58,01	200,99
-----------------------	---	-------------------------	--------

Radioutrustning i lätta flygplan

I informationscirkulär 101/64, som handlar om råd och anvisningar angående radioutrustning i lätta luftfartyg, står bl a följande:

"1.3 I och med övergången till 50 kc kanalavstånd inom VHF-bandet ställes större krav bl a på sändarens frekvensstabilitet och mottagarens selektivitet för att störningar ej skall uppstå. Enligt gällande internationella radioreglemente är till den 1 januari 1966 frekvenstoleransen 0,01 % för sändarutrustningar som installerats före den 1 januari 1964. Från den 1 januari 1964 är toleransen 0,005 % för nyinstallerade utrustningar och från den 1 januari 1966 krävs denna tolerans för alla utrustningar.

2.3 VFR-flygning

2.3.1 För VFR-flygning inom sådant område, där radioförbindelse icke fordras, är radioutrustning av lägst

klass III tills vidare tillåten i hela landet.

2.3.2 För VFR-flygning inom områden, där dubbelriktad radioförbindelse fordras, får radiokommunikationsutrustning av lägst klass II användas. Till den 1 januari 1966 får dock även utrustning av klass III användas."

Under hand har KSAK fått kännedom om att Luftfartsstyrelsen och Telestyrelsen överväger att i ytterligare två år godta kommunikationsutrustning i klass III för användning inom vissa delar av landet. Ett nytt informationscirkulär är under utarbetande och beräknas utkomma i mitten av november med följande ungefärliga innehåll:

VFR-flygning

"För VFR-flygning inom Stockholm-, Göteborg- och Malmöområdena (jfr AIP RAC 3) skall radiokommunikationsutrustning av lägst klass II an-

vändas från 1 januari 1966. Anm: Efter den 1 januari 1966 må enstaka tekniska flygningar utföras till och från nämnda områden med utrustning av klass III, dock längst till den 1 januari 1968. För VFR-flygning inom landet i övrigt är radioutrustning av klass III tills vidare tillåten, dock längst till den 1 januari 1968. (All utrustning skall dock vara i sådant skick att den från 1 januari 1966 fyller kraven på frekvensnogrannhet).

Anm: Kommunikationsutrustningar med kontinuerligt avstämda mottagare kommer sannolikt att få användas endast under de närmaste åren."

Enligt yttrande från Telestyrelsen torde någon kasserings av befintlig apparatur inte behövas för att de skärpta toleranskraven skall kunna uppfyllas. I de flesta fall torde det räcka med en omtrimning eller ett byte till modernare kristalltyp.

En preliminär omarbetad förteckning över radioutrustningar kommer att bifogas informationscirkuläret.

Då ärendet i skrivande stund inte är slutbehandlat måste vi reservera oss för eventuella ändringar.

Vätterhanget 1965

Liksom för två år sedan har jag gått och bevakat vädret hela hösten med tanke på att genomföra en tur- och returflygning på Vätterhanget, minst 100 km. Villkoren för en sådan flygning har jag fått från erfarenheterna i slutet av september 1963 (se KSAK-NYTT, febr 1964). En dag i mitten av oktober såg det gynn- samt ut på TV-kartan med utsikter till friska västliga vin- dar på västkusten och kuling- varning. "Mariätta" väntade som vanligt i en höstligt grå- kall hangar på Skarpnäck, be- redd på snabb utryckning till nya äventyr. Och sju timmar senare stod hon riggad och klar närmast hangarportarna i Jönköpings nya flotta anlägg- ning vid Axamo.

I soluppgången på lördag morgon samlades så några för- hoppningsfulla för att avläsa vindens styrka och riktning. Bara 5—7 knop hade jönkö- pingsmeteorologen mage att bjuda på trots att hela väst- kusten rapporterade 10—15 knop (2 knop är ungefär 1 m/sek). Det var ju föga upp- muntrande, så det blev bara att sätta sig ned och vänta. Fram mot 10-tiden började cu- mulusbildning som inledning till en sällsynt fin termikdag. Långa fina termikgator med upp till 3 m stighastighet seg- lade förbi från väster till söder och många trevliga termiktim- mar registrerades. Vid 14-ti- den började vinden öka så sak- ta, och jag gjorde mig beredd att åtminstone försöka en vän- da på hanget. Tornet rappor- terade 10 knop och 280° och efter fotografering av tur- och returta, gick starten efter

klubbens Auster, med tekniske gymnasisten Brink vid spaken.

För alla eventualiteters skull bestämdes urkopplingshöjden till max 800 m om jag skulle bli tvungen att landa nedan- för urkopplingspunkten Gö- ransberg.

Tidtagningen sköttes av Gö- ran Bucht, som tog urkoppling- en per kikare och sedan körde bort till Göransberg för hämt- ning. Redan på 600 m började hangvinden göra sig märkbar, och trots att jag flög med över 100 km/tim kunde jag hålla nollan långa bitar. Den några km SV om Gyllene Uttern från 1963 så fruktade "Knö- len" passerades nu med god fart och 450 meters höjd, och Gränna utbreddes sig framför mig. Väl uppe över Stadsber- get öster om Gränna började jag flyga med "pumpning". När stighastigheten vid 100 km översteg nollan tog jag ned farten till 65 och flög så med gott stig en stund tills stighas- tigheten minskat till 0,5 m. Därefter ökade jag farten igen, och utan att göra något enda slag kom jag upp till 450 m igen vid Uppgränna. Alltsedan jag passerat Vista kulle hade jag hört i radion att Yngve Axner var mig på spåret i en MFI Junior och nu flög han förbi mig och vinkade.

Hanget minskar nu i höjd undan för undan och jag mins- kade farten till 80 km för att ha minst 200 m vid vänd- punkten Kråkeryd. Hanget bar emellertid bättre än jag vän- tat och vändning och fotogra- fering kunde ske på 300 m, vilket i sin tur tillät 100 km fart igen på återvägen till Upp- gränna, som nåddes på 200 m.

Långa termikgator låg över he- la Vättern och började upplö- sas när dom nådde Gränna- hanget. Jag passerade vinkel- rätt och på båda sidor om gat- tan var det normalt ett band av fallvindar, men bara med litet extra turbulens mitt i gat- tan, där man normalt får upp- vindar. Från den lägre höjden satte jag igång med intensiv pumpning i ett lägre hastig- hetsområde och lämnade Grän- na med 350 meter. Stora delar av "Knölen" bar fortfarande, men inte så övertygande som på uppvägen, så jag ställde in farten på bästa glidtal d v s 75 km/tim.

Mina misstankar om vind- hastigheten besannades strax då Jönköping rapporterade 8 knop. Landsjön passerades på 200 m och då jag inte fick mer än 10—20 m vid Vista kulle började det se riktigt spännan- de ut. Enstaka vita gäss hade syns på Vätterns yta hela ti- den förut, men nu var dom borta och även höjden för- svann obevekligt.

Bitvis fick jag minus 0,3 istället för 0,7, det var allt, och Huskvarna passerades på drygt 100 m. Målet kom nu i sikte och efter en lätt tryck- ning över Göransberg räckte höjden lagom till en sväng och motvindslandning intill transportvagnen, tidtagaren och ett gäng segelflygare som följt med från Axamo. Tanken på att göra ännu en vända på hanget var redan skrinlagd i den skralnande vinden vid Vis- ta kulle. Tiden blev rätt hyf- sad — 1 tim 24 min — vilket gör drygt 72 km/tim.

Erfarenheterna från denna flygning kompletterar 1963 års

1 september 1963

gjorde Olle Berg ett försök

att flyga 100 km på Vätterhanget, men måste den gången ge upp.

För en månad sedan gjorde han om försöket — och nu lyckades det.

Här berättar han om sin flygning.

flygning och jag skulle tro att framtiden kommer att uppvisa resultat ungefär enligt följande:

Vindstyrka	Riktning i °	max hast km/tim
8 knop	4 m/sek	270—280
10 "	5 "	270—290
12 "	6 "	260—300
15 "	7,5 "	260—300
20 "	10 "	260—300
20 "	10 "	280
		lägre än 50
		70—80
		75—85
		80—90
		90—100
		100—120

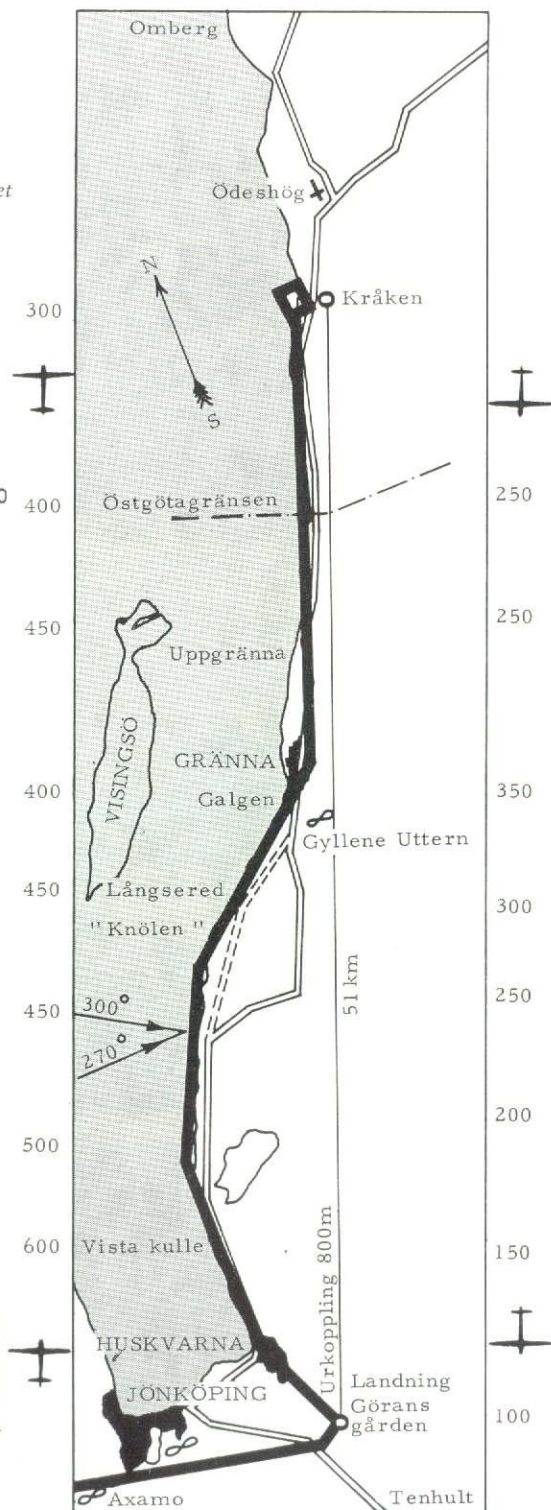
allt hänfört till en K-8 B med dess måttliga glidtal och rela- tiva långsamhet.

Svenskt segelflyg har ju re- dan för många år sedan läm- nat "hangstadiet" och svingat sig mot högre rymder och vad som kom mig att gräva upp Vätterhanget ur glömskan var ursprungligen ett referat om amerikanska mästerskapen för några år sedan där en segel- flygare som hette Moffat vann två dagars tävlingar på att fly- ga tur- och returuppgifter på hang, långt under den övriga svärmen som hade att kämpa termik i frisk sidvind.

I Sverige har vi Vätter- hanget, men sedan måste vi sö- ka oss långt upp i norra de- len av landet för att finna ytterligare möjligheter i det avseendet. Efter ingående kart- studier skulle jag gärna vilja föreslå några 5-milahang i Norrland för undersökning om vår-vintern, och då tänker jag speciellt på sträckan Suorva — Akkajaures, nordvästspets, som i sydvästliga vindar bör ge mycket goda, men kanske också kraftigt varierande höj- der, dock alltid i trygg närhet av Akkajaure.

(Forts på sid 292)

Kartskissen visar Olle Bergs 10-milaflygning på Vätter- hanget. Siffrorna i kanterna anger flyghöjderna på tur- resp returfärden.



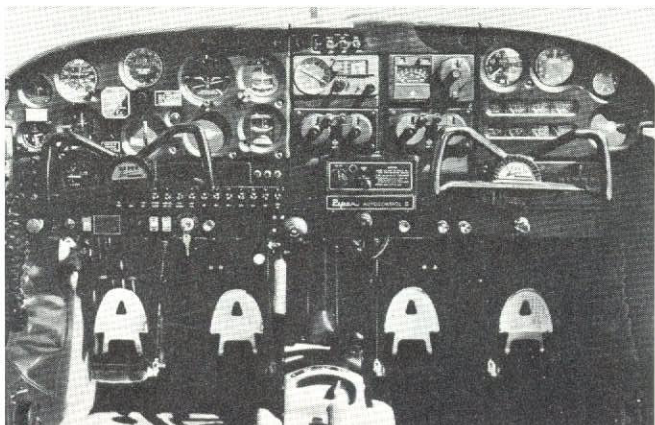
SVEN SANDBERG TESTAR

Piper Pa-32 Cherokee Six

Foto BENGT WESTLUND

Liksom sin föregångare med beteckningen 235 kan Cherokee Six lyfta mer än sin egen vikt. Sex personer, fulla bränsletankar, diverse utrustning samt 89 kg bagage är inte dåligt för ett såpass prisbilligt

flygplan, som dessutom har hyggliga prestanda. Egentligen kan planet avfärdas som en vanlig Cherokee med större utrymmen och motor. Många av dess delar — bla vingarna — passar nämligen också de tidi-



gare versionerna, vilket ger en vink om hur priset kunnat hållas så lågt.

Skillnaden mellan "Six" och fyrsitsarna är att kabinen blivit 18 cm bredare och betydligt längre med tanke på de tillkommande platserna och den större motorn. Spännvid-

den har ökat genom att till den ursprungliga vingen adderats vingpetstankar, som utgör en fortsättning på vingen. Därmed har bränslemängden ökat från ursprungliga 190 liter till hela 320. Kroppen är mycket lång och slank, inte minst framför kabinen, där inte endast en 260 hk motor är inrymd, utan också ett främre bagagerum mellan motor och kabin.

Det finns två dörrar till kabinen. En längst fram till höger och en längst bak på vänster sida bakom vingen. Dessutom medger bredden en smal gång mellan stolarna. Ventilationen har individuellt inställbara munstycken vid varje plats, och värmen verkar att

vara god. För godstransporter kan stolarna lätt monteras bort, vilket ju dessutom innebär en viktminskning. Det torde vara med tanke på möjligheterna till "bushflygning" som Piper valt en förgasarmotor med den enklare skötsel denna kräver i jämförelse med insprutningsmotorerna, som annars vunnit allt större insteg bland fabriken's modeller på senare tid.

Stolar och inredning håller den vanliga Cherokeeestilen. Stolarna är faktiskt riktigt bekväma, och man noterar med tillfredsställelse att höjdrimmen hittat sin rätta plats på golvet mellan förarsätena. Sikten åt sidan-nedåt är god eftersom föraren sitter relativt långt

fram. Markkörningen är lika enkel som i tidigare Cherokee-typer och detsamma gäller flygningen med undantag av att flygplanet kräver flitig omtrimning vid ändrad fart. Det är därför befogat att ha trimkontakten för elmanövreringen bekvämt placerad på ratten för vänster tumme och pekfinger. Eltrimmen är följaktligen en "lyx" som varje köpare bör kosta på sig.

Under provflygningen var vi bara tre ombord och hade fulltankat. Stighastigheten under starten blev därför ganska imponerande. Roderverkan är normal, dock märker man att Six är i en något högre viktsklass än de vanliga enmotoriga privatplanen, men svårare

Stora bilden: Piper Cherokee Six är en "förstorad" vanlig Cherokee med större motor och utökade utrymmen.

Ovan t.v.: Inredningen är sober och bekväm, värmen verkar god och ljudisoleringen är mycket bra.

T.v.: Instrumentpanelen i Cherokee Six med en del extra utrustning som kommunikationsradio, radiokompass m.m.

att flyga är det inte. Stall-egenskaperna är precis så godartade som man väntar sig av en Cherokee: man kan ligga med ratten fullt bakåt och skaka utan att det händer något mera. I alla lägen och med el-ler utan klaff förblir planet lika snällt och det är ingen risk för att en vinge skall doppa.

Trots att lasten kan placeras över ett så stort område i flygplanets längdriktning lär dess fördelning inte utgöra något problem. Inte heller märktes någon nämnvärd trimändring då en person förflyttade sig fram och tillbaka i kabinen. Den bakre dörren går att lossa och planet är godkänt för flygning utan denna. Därmed kan planet användas för fall-skärmsbakkning och för flyg-fotografering. Ljudisoleringen i planet är ganska god och det är inga svårigheter att höra radions högtalare eller föra ett samtal med de övriga ombord.

Landningen är lika enkel som all annan manövrering och behöver därför knappast kommenteras. Möjligen kan nämnas den tillfredsställelse som individuella manövrerbara bromsar gav testpiloten. I samband med parkering bör man tänka på att man sitter i ett längre flygplan än man kanske är van vid. Annars kan det hända att man sveper runt stjärtpartiet litet för nära ett grannflygplan på parkeringslinjen.

Det skulle inte förvåna om Cherokee Six finner god av-sättning på den svenska mark-naden. Priset per passagerarki-lometer blir ju mycket lågt i ett flygplan av denna klass. För allmänt klubbbruk är det kanske för stort, men inom fö-retagen bör det kunna utnytt-jas till fullo. Kanske får man också se det på kortare ruter inom den expanderande flyg-taxibranschen?

Data och prestanda för Piper Cherokee Six

Data

Spännvidd	10,0 m
Längd	8,9 m
Höjd	2,4 m
Vingyta	16,2 m ²
Tomvikt med constant speed propeller	740 kg
Lastförmåga (Häri in-går pilot och upp till sex passagerare samt bränsle och minimi-utrustning)	770 kg
Maxvikt	1 510 kg
Vingbelastning	93 kg/m ²
Med fem stolar borttagna stiger lastförmågan till	800 kg
Bagagevikt, max	89 kg
Bränslemängd	190 liter
Bränslemängd med vingspetstankarna fyllda	320 liter

Prestanda

Maxfart	267 km/tim
Marschfart 75 %, 2 100 m	254 km/tim
Stighastighet vid havets nivå	4,5 m/sek
Tjänstetopphöjd	4 400 m
Starttrullsträcka	226 m
Startsträcka till 15 m	380 m
Landningssträcka	192 m
Landning från 15 m	305 m
Bränsleförbrukning 75 % effekt	53 l/tim
Max flygsträcka, 75 %	1 525 km
Max flygsträcka, 55 %	1 785 km

Uppgifterna lämnade av till-verkaren

Teknisk beskrivning

Piper Pa-32 Cherokee Six är ett sexsitsigt, lågvingat, helt fribärande helmetallflygplan med fast landställ av trehjulstyp. Såväl hand- som fotmanövrerade skivbromsar och styrbart noshjul har kopplats till sidroderpedalerna. Vingklaffarna är mekaniskt manövrerade. Planet har mekanisk höjd- och sidtrim och kompletterande elhöjdtrim kan er-

hållas. Ett främre och ett bak-re bagagerum finns, det förra har separat dörr.

Motor: Lycoming O-540, sexcylindrig, luftkyld med motstående cylindrar. Direkt-insprutning och constant speed-propeller (extra). Förgasare. Effekt 260 hk.

Ekonomisk kalkyl

Grundpriset fritt Nyköping i standardversion (VFR utan ra-dio) är 109 900:—. Med en acceptabel IFR-utrustning är priset ca 145 000:—. I nedan-stående kalkyl har det senare priset varit utgångsvärde, ef-tersom flygplanets fart- och lastförmåga ofta torde moti-vera användning under IMC-förhållanden.

Inköpspris 145 000 kr
Summa investering 145 000 kr

Fasta kostnader

Avskrivning på 7 år till 20 % av vär-det	22 000 kr
Försäkring (kasko + ansvar)	4 050 kr
Landningskort LFS	200 kr
Besiktning m m	500 kr
Hangaravgifter	1 500 kr
Fast årskostnad	28 250

Rörliga kostnader

Drivmedel	29 kr/tim
Landningavgifter i utlandet	1,5 kr/tim
Översyn, reparatio-ner, reservdelar	20 kr/tim
Direktkostnad	50,5 kr/tim

Tim-, km- och platspris

Tim-priser: 300 tim/år	500 tim/år
Fasta kostnader 94 kr/tim	57 kr/tim
Rörliga kostnader 50,5 „	50,5 „
Summa 144,5 „	107,5 „

Kilometerpriser

(230 km/tim)	63 öre	47 öre
Platspris	11 „	8 „
Generalagent: Nyge Aero, Ny-köping.		



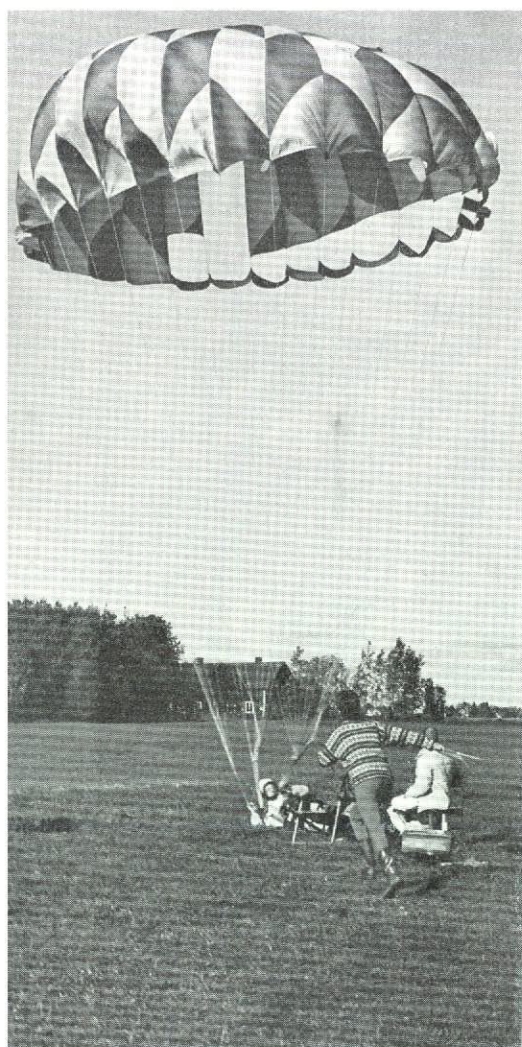
ÅRETS HOPP JERKA

eller

segelflygaren som ville
prova sin fallskärm

När denna bild togs invigde svenske juniormästaren Eric Oscarsson sin nya, från Ka-nada inköpta fallskärm.





Text och foto LARS HEDLUND

Franska hoppskor, 95 kr paret, jättestor röd ylletröja och ljusgul overall. Det fattas bara solglasögon och en täckjacka från Kitzbühel. Annars för han osökt tankarna till amerikansk playboy eller störtloppsåkare på vintersemester. Det handlar om Eric Oscarsson. Namnet är relativt nytt i sammanhanget — fallskärmssammanhang alltså — men mannen bakom namnet har hoppat på ett sätt som gör att kamraterna i SFKS inte uppfattar honom som särskilt ny.

Eric Oscarsson, 39, började intressera sig för flygisk verksamhet i juli 1961. Då tog han sin första segelflygslektion hos Stockholms Segelflygklubb. Han blev omedelbart biten av sporten och har to m skaffat sig ett eget plan — en röd Mucha Standard som nu står parkerad i en hangar på Skarpnäck. Planet är begagnat men fabriksrenoverat och ser ut och uppför sig som ett nytt. Den kärran hämtade han egenhändigt hem i somras med bil och släpvagn från Warszawa!

Bortsett från att han har eget plan nu, så är det en viss skillnad mellan segelflygning förr och nu för Eric Oscarsson. Skillnaden ligger i fallskärmen. Han kände sig otillfredsställd med att alltid flyga omkring

med en fallskärm på ryggen utan att veta vad som händer och hur det känns när man använder den. Han bestämde sig för att lösa problemet vid något tillfälle.

Och tillfället kom när han under Ottsjöläget i vintras kom i kontakt med den svenske examinators i fallskärms-hoppning, Sonny Hellberg, SFKS, som för tillfället praktiserade vinterhoppning vid Ottsjön. Sonny Hellberg gjorde lite reklam för fallskärms-sporten och det var inte svårt att få Eric Oscarsson med på noterna.

Under april fick Eric genomgå en komprimerad utbildning för att göra ett enstaka hopp. Alltså bara för att känna hur det kändes.

Den 1 maj gjorde han detta hopp. Upplevelsen var så angenäm att han fortsatte, och hade snart gjort 10 hopp — alla med automatisk utlösning av fallskärmen, enligt föreskrifterna. Det elfte hoppet skötte Eric helt själv och då infann sig den verkliga tjsningen. "Så mycket hade jag inte trott att man kunde få ut av sporten", säger han.

Tiden går ju fort, som bekant, men det hann inte bli mer än den 15 juli, förrän han erövrade B-certifikat efter godkända 20 hopp. Inget av dem

behövde göras om för instabilitet eller dålig precision i landningen. För B-certifikat fordras att man vid minst 10 hopp skall landa högst 50 m från målet. De följande hoppen var av sådan kvalitet att Eric vid tävlingarna på Opefältet i september — efter sammanlagt endast 30 hopp — kunde kvittera ut titeln Svensk Junior-mästare i Fallskärms-hoppning. Samma dag erhöill han också tecknet på Svensk Mästare i lag.

Den 2 oktober befann sig hela svenska fallskärms-hopp- eliten på Gryttjöm-fältet vid Tierp, för att tävla om KM och SM. Eric Oscarsson genomförde då hopp nr 31, 32 och 33 som resulterade i att han blev klubbmästare i SFKS.

Han passade också på att inviga sin nya, brokiga fallskärm, som han köpt av en kanadensisk fallskärms-hopp- are, som hade Sveriges-semester, men inte tillstånd att hoppa. Detta gällde flera kanadensare, som på så vis lättade bagaget genom att sälja sina skärmar.

Bilderna här är tagna vid Eric Oscarssons trettioförsta hopp, dvs invigningshoppet med den nya skärmen. Visserligen landade han inte "i gruset", men väl en meter från tävlingsledarens vilstol.

Den nya skärmen hade visat

sig glida något sämre än klubbens vanliga skärmar, vilket sammanhänger med porositeten, som hos Erics nya skärm är högre än hos SFKSs skärmar, vilket gör att de senare "glider in" något lättare.

Det är ingen tvekan om att Eric Oscarssons karriär är unik inom svensk fallskärms-sport. Han pratar inte gärna om sig själv, men om man frågar honom vad som ligger bakom hans snabba framsteg kan man få lite olika svar, tex som de här tre:

1) "Det är ju pilotens förtjänst. Han säger till när man skall stiga av. Om man blir avsläppt på rätt plats, så landar man förstås i närheten av krysset. Det är som att släppa av en hörsäck".

2) "Det är Sonny Hellbergs fel. Han lurade mig att börja och sen har det gått av bara farten".

3) "Det är faktiskt inte jag, utan mina instruktörer som gjort snabba framsteg. Hans Stenneck och Owe Elvén har under sommaren lagt ner massor av jobb på utbildningen av oss hoppare. De har på ett trevligt sätt påpekat fel och talat om hur man skall ändra på sin stil för att lyckas bättre. Såna grabbar lyssnar man gär-

(Forts på sid 284)

...men annars gick det som det skulle...

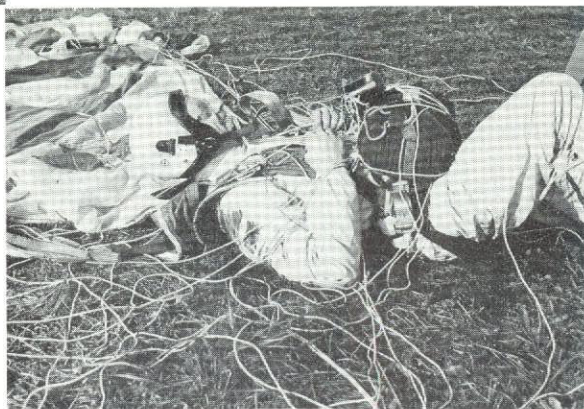
...så det var bara att trassla sig ur linorna...

...lätta på hjälm och glasögon och pusta ut...

...tills det är dags att göra nästa hopp.

I premiärhoppet med nya skärmen hamnade Eric Oscarsson visserligen utanför "gruset"...

ÅRETS HOPPJERKA...





FALL SKÄRMS SM AVGJORT

► Förste Svenske Mästaren i fallskärms hoppning Bertil Liljedahl, Stockholm ...



... tvåan Anders Wimmerstedt, Göteborg ...



... och trean Ove Elvén, Stockholm.

Det första fallskärms hoppar-SM:et måste, som berättades redan i förra numret, delas upp på två tävlingar pga av otjänligt väder. Precisionshoppningen genomfördes sålunda på Opefältet utanför Östersund i början av september medan man måste vänta med stilhoppningen till den 2 oktober. Den tävlingen gick på ett fält i närheten av Tierp

under gynnsamma väderleksförhållanden. Totalsegrare och Svensk Mästare (alla kategorier) blev Bertil Liljedahl, Stockholm. Här nedan följer resultaten för de sex bästa:

1 Bertil Liljedahl		2 283 poäng
2 Anders Wimmerstedt		2 154 "
3 Ove Elvén		2 144 "
4 Åke Almgren		2 096 "
5 Sonny Hellberg		2 000 "
6 Richard Henrysson		1 902 "



Nytt från FFK

Samverkansövning i Kalmar län i strålende höstsol

Årets sista samverkansövning ägde rum i Kalmar län fredag till söndag den 22—24 oktober. Övningen genomfördes under mycket gynnsamma förhållanden. På fredagskvällen samlades FFK-personalen till civilförsvarets nya övningsanläggning, som samma dag invigts av landshövdingen. Orientering om civilförsvarets och FFKs organisation och verksamhet kunde lämnas i en modern, splitterny lektionssal.

Efter kvällens genomgångar bjöd länsflygchefen, källarmästare Malmberg, deltagarna på supé på Kalmar Stadshotell och där ställdes även rum till deltagarnas förfogande.

Lördag och söndag bjöd på det bästa tänkbara höstväder, varigenom den övade personalen fick lösa sina uppgifter under mycket gynnsamma förhållanden och samtidigt njuta av landskapets vackra höstfärging.

Övningsledningen hade valt att förlägga gruppen till F12, där flottflygchefen ställt trafikledartorn och andra lokaler till förfogande. T f civilförsvarsdirektör Fager och länsflygchefen Malmberg ledde övningen, som genomfördes programenligt. En lyckad start på FFK-verksamheten i länet.

FALLSKÄRMS SPORT



Svenska Fallskärmsklubben arbetar på sitt tionde verksamhetsår, vilket som de tidigare syns bli ett nytt rekordår. Sporten går snabbt framåt och ställer därvid större krav på information och presentation. SFK har efter sitt bildande organiserat lokala avdelningar runt om i landet och därigenom fått en riksomfattande verksamhet direkt under KSAK. Skillnaden mellan denna uppläggning och typen klubbarna direkt anslutna till KSAK är skapad för att tillgodose varje lokalavdelning med materiel, hoppfält och instruktörer.

Lokala klubbar

Lokala fallskärmsklubbar finns i Östersund (Holger Berglund, Rådhusgatan 59 A), Stockholm (Ove Elvén, Grumsgatan 3, Farsta), Linköping (Gunnar Juhlin, Hospitalsgränd 2), Karlsborg (Harald Åstrand, FJS), Göteborg (Frank Öhrström, 4:e Långgatan 10 A) och Skåne (Hans Bjernick, Friisgatan 8, Malmö C).

Den övervägande delen av den praktiska utbildningen bedrivs i dessa klubbar. Och då är det inte bara fråga om ren fallskärms hopp utbildning utan också elementär nybörjarutbildning.

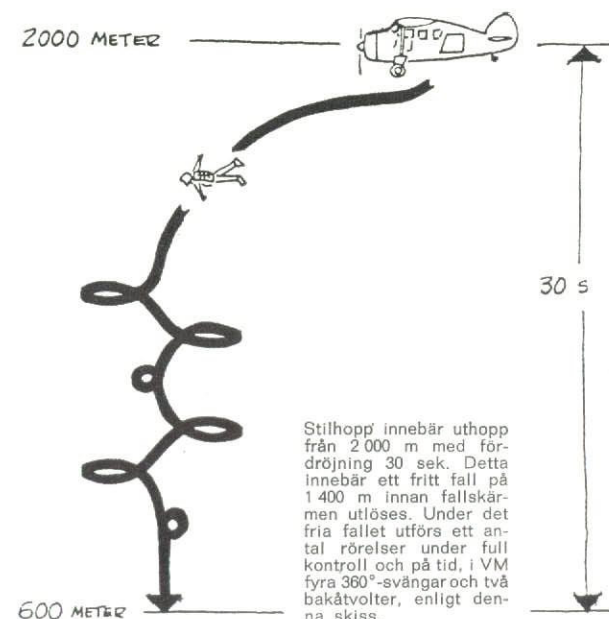
Nybörjarutbildningen omfattar ca 50 timmars träning — inklusive teori — före det första fallskärms hoppet, som görs från 600 m med automatisk utlösning av fallskärmen. Före det första manuella fallskärms hoppet görs ytterligare nio automatiska hopp. Utbildningen följer fastställda utbildnings-

planer och är därigenom enhetlig över hela landet.

Tävlingar

I fallskärms sporten tävlas i princip under två former, nämligen precisionslandning och stilhopp.

Precisionen innebär märkeslandning från en given uthoppshöjd, vanligen 1 000 m med 0—10 sek fördröjning innan fallskärmen utlöses efter hopparens val, samt landning på ett märke som är 15 m i diameter. Under VM mäts resultat till fem meter från märket. Vid landning utanför erhålls ingen poäng. Beträffande stilhopp se figuren nedan.



Stilhopp innebär uthopp från 2 000 m med fördröjning 30 sek. Detta innebär ett fritt fall på 1 400 m innan fallskärmen utlöses. Under det fria fallet utförs ett antal rörelser under full kontroll och på tid, i VM fyra 360°-svängar och två bakåtvoltar, enligt denna skiss.

Flygplan och piloter

Hoppning sker vanligen från Cessna 172, 175, Piper Tri-pacer eller liknande högvingsade flygplan, som till sin typ är godkänd för fallskärms hoppning. Dörren på uthoppssidan monteras bort och ger hopparen möjlighet att snabbt och enkelt komma ut.

Flygföraren skall inneha A-certifikat samt minst 200 flygtimmar samt vara informerad om fällning av fallskärms hoppare.

Nybörjar- utbildning i Stockholm

Nybörjarkurs i fallskärms hoppning påbörjas i SFK Stockholmsavdelning omedelbart efter julhelgerna. Intresserade torde vända sig till Ove Elvén, Grumsgatan 3, Farsta, tel 64 22 50.



AFFÄRS FLYG

Affärsflygkommittén

KSAK affärsflygkommitté inriktar sig på att tillvarata de speciella intressen som är förknippade med privat och kommersiellt affärsflyg enligt IFR.

Den grupp människor som ägnar sig åt denna verksamhetsform är fortfarande relativt liten, men saknar inte desto mindre ambitioner att skapa ett smidigare trafikförhållande.

I dag är den nationella flygtrafiken tillrättalagd för det reguljära flyget. Med sina fasta avgångstider har linjeflyget inte samma krav som affärsflyget på flexibilitet och improvisationer i samspelet mel-

lan olika befattningshavare — något som ju är en nödvändighet för det senares funktion.

Sedan affärsflyget började i Sverige för ett tiotal år sedan, har affärsflyget varit den ensamme vargen, som jagat runt från plats till plats — hämtat och lämnat effektiva affärsmän och specialister för viktiga sammanträden och andra uppdrag — och med ett flygprogram som ofta fastställdes med kort varsel och ändrats en eller flera gånger innan det slutgiltigt utfördes. Så kommer också att bli i framtiden, ty däri ligger affärsflygets styrka. Detta skall vara ett

lättillgängligt transportmedel med förmåga att svälja ett komprimerat program. Ansvaret för att detta kan genomföras utan att flygsäkerheten äventyras vilar på piloten. Han måste visa omdöme och säga ifrån, när han själv eller maskinen närmar sig gränsen för vad som inom en viss tidrymd ur säkerhetssynpunkt är försvarbart att prestera.

Utom nämnda faktorer begränsas effektiviteten och prestationsförmågan av tex markservicen och öppethållningstiderna på flygplatserna. Affärsflyget behöver service, och han bör få det, eftersom flygplatserna är till för trafikanterna med lika rätt för alla. Några års iakttagelser av förhållandena på flygplatser i allmänhet ger emellertid intrycket, att ett flyguppdrags angelägenhetsgrad och flygplanets behov av skyndsam betjäning ställs i direkt proportion till dess storlek. En felaktig slutsats, som man på många håll envist biter sig fast vid. Visserligen är inslaget av reguljärt flyg på större flygplatser dominerande, men en gradvis förskjutning mot ökad trafik med affärsflyg äger dock rum. Detta kräver anpassning.

Det ligger ingen överdrift i påståendet att mellanlandningar utgör de mest tröttningslag i affärsflygets vardag. Hans disponibilitet för fortsatt flygning påverkas menligt av otillfredsställande anordningar på marken, innebärande bl a långa promenader från parkeringsplatsen för att visa passagerarna vilken sidogång de skall slinka igenom i sin självklara rätt att utnyttja där befintliga inrättningar. Piloten hastar vidare till meteo, briefing, tankningskontor, telefonkiosk, tull och passkontroll för att slutligen sammanträffa med passagerarna och via någon annan sidogång hitta en lämplig väg ut till flygplanet igen.

Affärsflyget spelar en för sitt företag viktig enmansteater. Man lutar på att allt fungerar, eftersom det är nyckelpersoner han tar hand om — män som är vana vid den service de stora flygbolagen ger. Varför skall de få sämre service när de reser med mindre flygplan?

Vi begär självfallet inte, att allt skall läggas tillrätta för att passa vår verksamhetsgren sådan omfattningen är idag, men mycket kan göras för att skapa bättre förhållanden. In-

te minst viktigt är det, att tillbörlig hänsyn tas till affärsflyget som en snabbt växande transportfaktor vid den långsiktiga planeringen för flygutvecklingen.

Frågor som här i korthet berörts liksom många andra som är förknippade med affärsflyg vill vi ta upp till diskussion och hoppas därvid på ett stimulerande och fruktbringande samarbete med berörda intressegrupper.

Affärsflygkommitténs uppgifter är:

att genom information öka förståelsen för affärsflyget som ett rationellt kommunikationsmedel

att i samarbete med berörda myndigheter medverka till att praktiska principer på erfarenhetsmässig grund kommer till uttryck vid utformande av nya bestämmelser och att föräldrade sådana anpassas efter utvecklingens krav

att väcka uppmärksamheten för tillfredsställande anordningar på flygplatserna, en bättre utbyggd och effekti-

verad flygplatsservice med tillbörlig hänsyn tagen till av ICAO utfärdade rekommendationer

att medverka till upprätthållande av en hög teknisk flygplanstandard och genom lämpliga åtgärder värna om kravet på god flygsäkerhet i övrigt

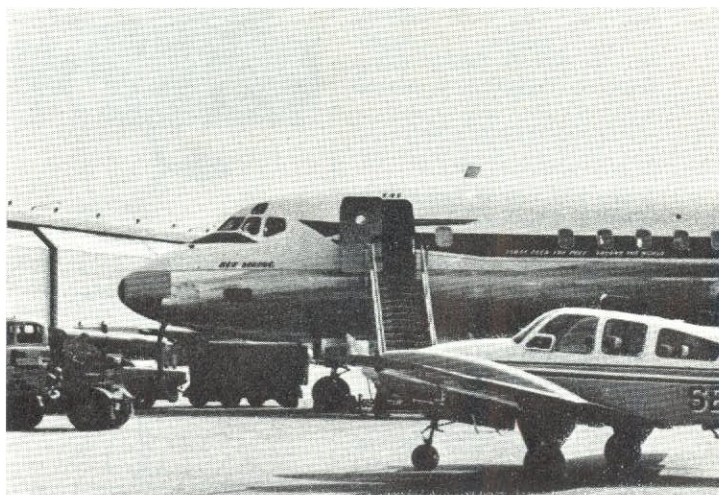
att verka för upprätthållande av en sund flygmoral bland piloterna och genom lämpliga slag av fortbildning lämna dessa tillfälle att befästa och utöka sina kunskaper i yrket.

Kommittén har följande sammansättning:

Flygchef K W Ahlberg (ordf), Karlstad
Greve D Cronstedt (v ordf), Djursholm
Direktör G Karlborn (sekr), Lidingö
Notarie H U von der Esch, Stockholm
Tekn dir B Krönby, Nyköping
Flygchef B Bjernekuhl, Norrköping
Professor B J Andersson, Stockholm

Kjell W Ahlberg

...vi begär självfallet inte, att allt skall läggas tillrätta för att passa vår verksamhetsgren men mycket kan göras för att skapa bättre förhållanden. Inte minst viktigt är det, att tillbörlig hänsyn tas till affärsflyget som en snabbt växande transportfaktor vid den långsiktiga planeringen för flygutvecklingen...



FALLSKÄRMAR

Vi tar nu emot fallskärmar för vinterförvaring vid vår verkstad i Nyköping:

Kostnad:

Vinterförvaring och årsbesiktning
med packning 50:—
Vinterförvaring 20:—
Årsbesiktning med packning 40:—
Packning 15:—

Dessutom har vi ett parti syrgasmasker typ A-14 som utförsäljes för 35 kronor styck.

FOLA

Vedevägslingen 20
Bandhagen
Tel 08/47 83 94

Verkstad:
Vintervägen 3
Nyköping
Tel 0155/133 53

Vågsegelflygning över Vidsel

Från Älvsby Flygklubb meddelas att en medlem i klubben — Paul Lundberg — varit uppe på 4 000 meter i vågor med en K 8, söndagen den 17 oktober.

Urkoppling skedde på 1 500 meter och medelstighastigheten efter urkoppling höll sig mellan 2—3 m/sek.

Stighastigheten på 4 000 meter var 1 m/sek, men flygningen avbröts på denna höjd.

Vidsel ligger som bekant 3 mil NV om Älvsbyn.

ÅRETS HOPPIERKA...

(Forts fr sid 279)

na på och då kommer ju resultaten som en följd av deras arbete".

Erik påpekar också gärna att hans fru delar hans intresse för fallskärmshoppning — än så länge förstås på marknivå — "och det gör ju sitt till".

Vi bad Eric Oscarsson själv redogöra för hur det känns att hoppa. Så här sa han: "Trodde verkligen inte att det kunde ge så mycket. Aldrig ruskigt, snarare underbart med dragning åt obeskrivligt".

Aeroklubben i Malmö valde återigen CESSNA

SOLBERG FLYG AB

Bulltofta Flygplats, MALMÖ 16

Telefon 040/93 08 17 eller 93 08 18

3 nya CESSNA 172 har vi nöjet att under hösten få leverera till Aeroklubben i Malmö.

Bland övriga kunder som vi under senaste året levererat CESSNA-flygplan till kan vi nämna:

Sydaero, Jönköping 2 st. Flygfirma I. Ehrenström (Delta Aviation) 2 st. Stockholms Flygskola 2 st. Sundsvalls Flygskola 2 st. Ystads Flygklubb 2 st. Trelleborgs Flygklubb 2 st. m. fl. m. fl.

Värdesätter Ni SÄKERHET, EKONOMI och SERVICE då väljer Ni CESSNA.

Beställ demonstration och ytterligare upplysningar från CESSNAS mångåriga Sverigeåterförsäljare



MFI Trainer tvåsitsigt allmänflygplan

Ett tvåsitsigt, modernt, snabbt och billigt flygplan
Helmallkonstruktion för säkerhet och underhållsekonomi

Fullständig korrosionsbehandling

Bofors-seghärdat fjäderstål i huvudstället

Styrbart nosställ av knäledstyp

Rolls-Royce-byggt 100 hkr motor med generator och elstart

Eldriven klaff

Effektivt värmesystem

Goodrich 5.00X5 hjul med skivbromsar

Sikt över och under vingarna

Skolflygutförande som standard

Utility-klassning för begränsad konstflygning

Godkänd för segelflygbogsering

Plats för sittfallskärm

Leverans och service direkt från tillverkaren i Malmö

Data och prestanda:

Längd: 5,9 m
Spännvidd: 7,4 m
Höjd: 2,0 m
Vingyta: 8,7 m²
Tomvikt: 345 kg
Flygvikt: 575 kg
Vingbelastning: 65 kg/m²
Effektbelastning: 5,75 kg/hkr

Max fart vid S. L.: 240 km/t
Marschfart vid S. L.: 210 km/t
Stighastighet vid S. L.: 4,5 m/s
Starttrullsträcka: 150 m
Max tillåten fart: 280 km/t
Lastfaktor: 4,4 g
Max aktionstid: 5 tim
Tjänstetopphöjd: 4 500 m

AB Malmö Flygindustri Bulltofta Flygplats, Malmö ☎ Tel. 040/93 47 10

LIVFÖRSÄKRINGARS GILTIGHET VID FLYGNING

Enligt allmänna försäkringsvillkoren gäller försäkringen utan att tilläggspremie behöver erläggas

- a) om den försäkrade är passagerare,
- b) om den försäkrade tjänstgör på luftfartyg i regelbunden trafik (linjefart),

c) om försäkringen är minst 10 år gammal.

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

Tilläggspremier vid civilflyg (motor- och segelflyg) samt civil fallskärms hoppning

1. Inom Sverige	Tilläggspremie för helt år i ‰ av risksumman ¹⁾	2. Utom Sverige	Tilläggspremie för helt år i ‰ av risksumman ¹⁾
a) Yrkesmässig provflygning och avancerad flygning i samband med uppvisning eller tävling eller träning härför	5 ‰	a) Med reguljär internationell linjefart jämförbar charterflygning	0
b) Övrig flygning (inkl tävlingsflygning, omfattande navigerings-, precisions- och landningsprov, arrangerad av KSAK eller därtill ansluten klubb, samt flygning inom Frivilliga flygkåren)	0	b) Inom Europa företagen affärs- och privatflygning, som sker i enlighet med de internationella säkerhetsbestämmelserna med starter och landningar på flygplatser godkända av vederbörande länders luftfartsmyndigheter	0
c) Fallskärms hoppning	3 ‰	c) Övrig flygning och fallskärms hoppning specialtarifferas.	

För att försäkringen skall gälla förutsätts att flygning resp fallskärms hoppning sker i enlighet med Kungl Luftfartsstyrelsens bestämmelser.

Sverige rådfrågas efter det detaljerade uppgifter inhämtats beträffande flygningens art och omfattning.

¹⁾ Tilläggspremien beräknas i regel på initialrisksumman. Om risksumman varierar starkt under försäkringstiden, bör dock vid tilläggspremiens beräkning hänsyn tas till risksummans variation.

MANOMECO

Flight Instrument Repair Station
Certificate No. 41

Årskontroller, reparationer och översyner av flyginstrument.
Snabba leveranser, humana priser.
Nyöversedda gyroinstrument till försäljning.

Box 645, Sundbyberg 6 - Tel. 08/29 69 00

FLYGLOTTERIET 1965

4 SAAB-bilar av 1966 års modell
5 TV Luminett
6 dyrbara transistorradioapparater
7 reseskrivmaskiner
20 3-Mix elvispar
utgör toppvinsterna i
FLYGLOTTERIET 1965

Sammanlagt upptar vinstplanen 2.200 vinster värda
150.270 kronor

*Dragningen äger rum redan den
7 februari 1966*

Några kommer att börja året med att för en blygsam insats av 3 kronor vinna en fabriksny SAAB 2-d Sedan eller en modern TV.

Nu har Ni chansen att bli en av dem!

Varje såld lott betyder dessutom ett bidrag till KSAKs och de anslutna flygklubbarnas verksamhet. - Beställ några lotter på nedanstående kupong.

Dragningslistan sänds utan särskild anmaning till alla som köper minst fem lotter.

TRYCKSAK

Porto
30 öre

Till
Flyglotteriet 1965
Skeppsbron 40
Stockholm C

4 SAAB 1966



– en kan bli Er

*Beställ lotter i Flyglotteriet 1965 på denna kupong!
Dragning redan den 7 februari 1966.*

FLYGLOTTERIET 1965

Härmed rekvireras (stryk under det önskade antalet):

En, två, tre, fyra, fem, sex, sju, åtta, nio, tio, femton, tjugofem, trettio, femtio, etthundra, tvåhundra, trehundra, femhundra lotter à 3: — plus dragningslista.

(Minst 5 lotter = dragningslista gratis. Minst tio lotter = portofritt och dragningslista gratis. Minst 50 lotter = en extralott gratis för var 10:e beställd, portofritt och dragningslista gratis.)

Dragningslista sänds alla övriga efter rekvisition, varvid 40 öre i frimärken bifogas.

Namn:

Bostad:

Postadress:



LASTAR MER ÄN EN MEDELSTOR STATIONSVAGN!

PIPER

Cherokee SIX

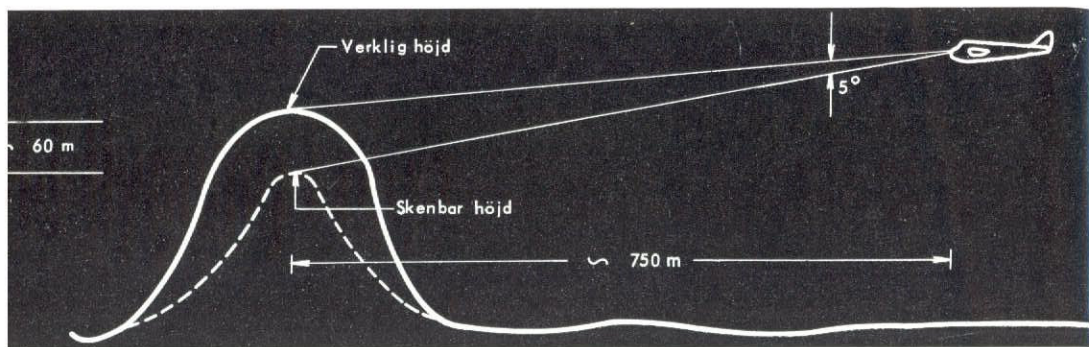
rymligt som ett 2-motorigt — billigt som ett 1-motorigt

- Toppfart 270 km/tim
- Marschfart (full last) 255 km/tim
- Startsträcka (full last) 225 m
- Landningssträcka (full last) 190 m
- Aktionsradie (ekonomivarv, fulla tankar jämte reserv-tankar) 1800 km
- Lastar med full mörkerutrustning, radio, VOR och fulla tankar 6 personer samt dessutom 12 kg per passagerare
- Bagageutrymme såväl framför som bakom kabinen
- Passagerar-km.pris: 7,5 öre!
- Standard fritt Nyköping: 109.900: —

Generalagent för PIPER i Skandinavien:

NYGE AERO / AB NYGEVERKEN

Box 31 Nyköping · Tel 0155/82 520



NYTT FRÅN LFS

Felaktiga synintryck vid flygning i regn

The Canadian National Research Council har påvisat att vissa felaktiga synintryck kan uppstå vid flygning i regn.

Eftersom förhållandet kan ha viss praktisk betydelse rekommenderas all förarpersonal taga del av nedanstående kanadensiska rekommendation.

Flygning i regn

Närvaron av regn gör, förutom att flygsikten blir sämre, att ljusstrålarna erhåller en ändrad brytning i vindrutan. Denna ändrade brytning förorsakas av två faktorer, nämligen:

a) Den vattentäckta vindrutans reducerade genomskinlighet medför att den horisont, som ögat uppfattar, kommer att ligga under den verkliga horisonten. Detta beror på att ögat reagerar för den relativa ljusstyrkan genom vindrutan, vars övre del är ljusare än den nedre.

b) Formen på och mönstret av vattendropparna på vindru-

tan, särskilt då denna lutar, gör att föremål som betraktas genom rutan på grund av det förändrade brytningsindexet synas ligga lägre än de i verkligheten gör.

Det felaktiga synintrycket kan uppkomma genom närvaro av antingen den ena eller den andra av de ovan angivna orsakerna eller av båda samtidigt. Uppträder båda fenomenen samtidigt blir avvikelserna störst och av storleksordningen 5° eller omkring 1 på 12. I ovanstående figur exemplifieras det sagda.

Informationscirkulär nr 77/1965)

? MÅNADENS PROBLEM

ICAO karta 1:1.000.000 nr 2152.

Du flyger VFR Skånes Fagerhult - Borgholm - Grankullavik med en Cessna 172 utrustad med kommunikationsradio. Med hänsyn till vindförhållanden väljer Du att flyga på FL 50 (5 000 fot). Din färdväg kommer härvid att passera genom luftled röd 1.

1. Hur skall Du lämpligen passera eller undvika luftleden? Efter passage av röd 1

kommer Du efter en stund att flyga in i F 12 TMA.

2. Vad har Du nu ett iakttagelse?

När Du kommer fram till Grankullavik är följande tecken utlagt på flygplatsen:



(röd kvadrat med gul diagonal)

3. Vad betyder tecknet och vad gör Du?

Lösning finns på sid 292.

KSAKs JULKLAPPSTIPS



KSAKs KRÖNTA EMBLEM

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

NYHET

Klubbjackmärke
Äkta guldbroderi 80x70 mm. 25: —.

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

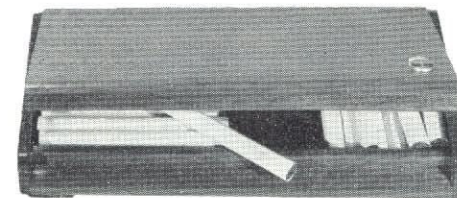
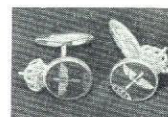
Vävt märke
Enklare kvalitet. 30 mm brett. 2: —.

Mössmärke
Hög kvalitet med äkta guld-broderi. 28: —.

Vagnmärke
för bil eller flygplan, 70 mm+kronan.
emalj och förgyllning 40: —
lackerat och förgyllt 30: —
lackerat och förkromat 25: —

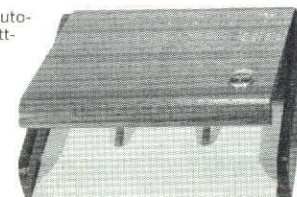
Manschettknappar
Hög kvalitet. Per par 18: —.

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



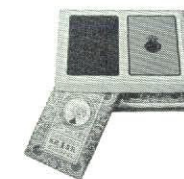
SKRIVBORDSSET

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



Cigarrettskrinet
säljes även separat 20: —.

Pappersautomaten
säljes även separat, komplett med papper 15: —.



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

Tändsticksfodral
i mässing för miniatyraskar. 1: 50.

Jul- och Nyårskort samt Korrespondenskort
Kort och kuvert per st —: 60.

KSAK-KALENDERN 1966

Populär flygarkalender med kalenderium samt handbokssamling innehållande bl. a. förteckning över ägarna till samtliga lätta flygplan registrerade i Sverige.

Kalendern kostar 5: —.

Till KSAK, Skeppsbron 40, Stockholm C

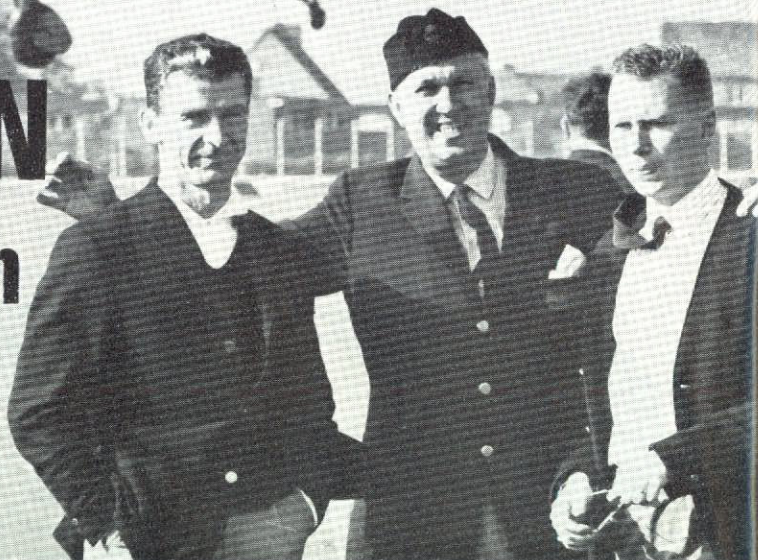
Härmed rekvideras följande artiklar att sändas mot postförskott

Namn

Bostad

Postadress

THULIN tävlingen 1965



Segraren Lars Bandelin, Landskrona, t.h. och tvåan Nils Edström Malmö, flankerar prisutdelaren, ordföranden i Landskrona FK, Ossian Feuk.

Landskrona flygklubb arrangerade den 25 och 26 september för tredje gången tävlingen om "dr Enoch Thulins minne", som man i år också öppnade för de övriga skånska flygklubbarna.

Den stort och trevligt upplagda tävlingen, som indelades i två moment: landning och navigering, inleddes på lördagen med navigeringstävlingen. Vid starten på Thulinfältet kunde man hälsa ett flertal skånska flygförare från Aeroklubben i Malmö, Böketofta flygförening och Nordvästra Skånes flygklubb.

I navigeringsmomentet gällde det för deltagarna att leta rätt på fem dukmål som placerats efter färdvägen. Men

målen var så skickligt utlagda att endast två av de startande lyckades lokalisera samtliga. Ett disigt väder rådde dock och sikten var endast 4 km. Banan, som mätte ca 80 km, hade två vändpunkter. Före starten fick de tävlande 30 minuter för beräkningar, varefter tidsuppgifterna inlämnades till tävlingsledningen. Det gällde därefter att starta och landa så nära den beräknade tiden som möjligt för att undvika prickbelastning. Segrare i denna

etapp blev Lars Bandelin, Landskrona FK, med 62 prickar och Nils Edström AKM blev tvåa med 93. Inte mindre än åtta förare klarade sig med mindre än 200 prickar, vilket visade stor jämnhet. Det betydde också att var och en av dessa åtta förare hade utsikter att ta hem slutsegern.

Landningsmomentet avverkades på söndagen. Här gällde det att göra fyra precisionslandningar, två med motor och två med fränslagen motor och landa så nära ett utlagt "dike" som möjligt. Prickbelastning gjordes efter följande skala: framför diket = 200 prickar; bakom diket = 2 prickar för varje meter vid motorlandningarna och 1 prick per meter

vid bedömningslandningarna utan motor. Flertalet förare gjorde fina insatser även under landningstävlingen trots hård och byig vind (20 knop).

Landskronaflygarna skötte sig bra över lag och av de åtta deltagarna från hemmaklubben kom sex in bland de tio bästa — den ende som trängde sig emellan var Mal-

mös Nils Edström, som behöll den andraplats han redan på lördagen lagt sig till med.

Som helhet var arrangemangen perfekta och tävlingsledarna, Birger Ekeröth och Jonny Nilsson, klarade sina uppdrag med glans. Tävlingsdomare var flyglärare Gunnar Nordin, Landskrona.

Resultatlista (de 10 bästa):

1 Lars Bandelin, Landskrona	287 prickar
2 Nils Edström, Malmö	357 "
3 Bengt Troberg, Landskrona	395 "
4 Bertil Alerstam, Landskrona	409 "
5 Erik Ahlsten, Landskrona	410 "
6 Ossian Feuk, Landskrona	444 "
7 Rune Lindström, Böketofta	473 "
8 Sven Andersson, Böketofta	654 "
9 Kai Thorsén, Eslöv	747 "
10 Jan E. Andersson, Böketofta	764 "



IRVIN

— symbol
för säkerhet



IRVIN FALLSKÄRMS AB

GIROVÄGEN - BARKARBY - Tel 08/36 74 80

KALLELSE TILL SAMMANTRÄDEN

KSAKs styrelse

sammanträder lördagen den 4 dec 1965 på KSAK kl 10.00. Gemensam lunch kl 12.00.

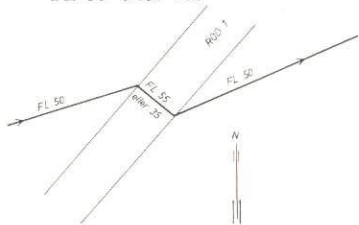
Extra allmänt sammanträde

hålls lördagen den 4 dec 1965 på KSAK kl 14.00. Direkt kallelse kommer att utgå till anslutna flygklubbar den 15 nov.

Välkomna

(se sid 288)

1. Du skall korsa leden på sådant sätt att Du kan hålla noggrann utkik och Du bör passera i 90° vinkel mot leden och i planflykt. För att passera i 90° vinkel måste Du svänga till en magnetisk kursvinkel som ligger i 2:a kvadranten, vilket innebär att Du måste ändra marschhöjd till FL 55 eller 35.



Du kan även helt undvika leden genom att passera under den (under 3000 fot).

2. Innan Du flyger in i F 12 TMA anropar Du Kalmar kontroll på 122.6, 123.3 eller 121.5

och lämnar trafikupplysning av ex-vis följande lydelse:

"Kalmar kontroll från SE-ABC, kom"

"SBC — Kalmar kontroll, kom"

"SBC position Boda, flyghöjd 5 000 fot, på väg mot Borgholm, kom"

"Kalmar kontroll uppfattat, en rote J 32 under inflygning mot F 12 från norr på 3 000 m"

"SBC uppfattat, klart slut"

3. Tecknet betyder: skärpt uppmärksamhet vid inflygning och landning.

Du bör gå runt fältet på 150 m och kontrollera inflygningssträckan samt därefter göra en lågrekognoscering av landningsområdet för att kunna uppträcka eventuellt markerade dåliga områden på fältet samt med hänsyn härtill bestämma lämplig sättningspunkt.

(Forts. fr sid 273)

Jönköpings segelflygare har bestämt sig för att prova på Vätterhanget, men bara om sjön lägger sig ordentligt med is som bär, och det lär inte inträffa mer än en gång på ca 3 år.

Jag vill till sist tacka Jönköpings flygklubb för all hjälp och för att jag fick uppleva hela Vätterhanget en solig höstdag och därmed hedra minnet av Vätterhangets pionjär och eldsjäl, Karl-Erik Övgård.

PS

Den 31 oktober flög Olle Berg inte mindre än 278 km på Vätterhanget, dvs $2\frac{3}{4}$ varv (med landning i Gränna). Samtidigt flög Yngve Axner $4\frac{1}{2}$ tim på Huskvarna-delen av hanget.

SAS KNUTAS- STIPENDIUM

SAS har instiftat ett "SAS Knutas-stipendium" för att hylla redaktör Gunnar "Knutas" Knutsson vid SAS Pressavdelning som under sina 20 år i SAS har gjort det skandinaviska flygkonsortiet stora tjänster. Stipendiets värde uppskattas till ca 8 000:— kr.

Publicistklubben meddelade den 6 oktober, då redaktör Knutsson fyllde 60 år, att man mottagit stipendiet och att man uppdragit åt sin stipendiekommitté, Nämnden för Lars Hiertas Stipendiefond, att utlysa och utdela stipendiet. Det kommer att utdelas vid PKs traditionsenliga stipendie-



Redaktör Gunnar Knutsson, populär presschef i SAS, fick på sig 60-årsdag den 6 oktober mottaga hyllningar från snart sagt hela världen. Här mottar han av direktör Sven-Erik Svanberg (till vänster) stipendiet och åsina vittnen är pressekreterare Marianne Philipson samt red-chef Lars Lagerstedt i PKs Lars Hierta stipendienämnd.

dag den 23 januari. Nämnden har beslutat kalla redaktör Knutsson till det sammanträde då man skall besluta om vem som skall erhålla SAS Knutasstipendium.

Stipendiet består av valfri resa med SAS, tex till Tokyo, Rio de Janeiro, Nairobi eller

Los Angeles samt fritt uppehälle under 14 dagar. Det skall kunna sökas av varje i Sverige verksam journalist, författare, tecknare eller fotograf som visat intresse för och vill fördjupa sina kunskaper om flyget som civilt kommunikationsmedel.

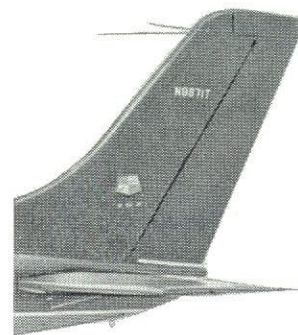


**FÖLJ MED UTVECKLINGEN
FLYG MODERNA**

GARDÄN
Horizon

FCA  **FLYGCENTRUM AB**

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



Jeppesen avigation- och
navigeringsutrustning

Medan Ni väntar

Alcor mixture control
installation 2—3 timmar

Brittains autopilot
installeras på en dag

Rolls Royce Continental
utbytesmotorer

Cessna
FORRETNINGSFLY

A/S COMMERTAS
AIRCRAFT & SPARE PARTS DEPT.

HANGAR 142 • KØBENHAVNS LUFTHAVN
DRAGØR • TELEFON (01) 53 26 29
EFTER KONTORSTID 53 36 30

CESSNA 150/1961	totaltid 1915 kr.	44.275:—
CESSNA 172/1962	2155 ..	51.900:—
CESSNA 205/1963	200 ..	137.400:—
CESSNA 210/1963	890 ..	148.300:—
CESSNA 310/1962	930 ..	324.400:—
PIPER CHEROKEE 235/1964	80 ..	117.550:—
KZ VII (1100 timmar till nästa översyn)		26.700:—

Vi har flera flygplan till fördelaktiga priser på lager. Rekvirera vår katalog över begagnade flygplan för allmänflyget, med priser och specifikationer.

T I L L S A L U

Flytvästar,

fabriksnya av hög kvalitet, användes av flygbolagen.
AB Flygcentrum, Bromma 10. Tel. 08/28 52 05.

1965 CESSNA 172F SKYHAWK

(2 st.) Narco Mk XII m/VOR, ILS Bendix T-12-B ADF, Marker Beacon, IFR-utrustad, korrosionsbehandlad. Total gångtid 1200 tim., motor 0-ställd. **Pris: SK 81.000**

1961 CESSNA 180D

Narco Mark X m/VOR, ILS, Glidbana, ADF T-12, ADF Bendix T-12-B, Narco Simplexer, IFR-utrustad, korrosionsbehandlad, förberedd för flottörer. Total gångtid flygplan och motor: 810 tim. Nylackerad. **Pris: SK 75.000**

1961 PIPER COLT PA-22-108

Fullt mörkerutrustad, 0-ställd motor. Total gångtid: 1100 tim., mycket bra skick. **Pris: SK 35.000**

DELTA AVIATION AB

Fack, Bromma 10. Tel. 08/28 95 20, 29 66 00

Super Cub 150 hkr

Total gångtid ca 1.600 tim. 700 tim kvar till motoröversyn. King KY-95 radio. Säljes förmånligt.
Tord Andersson, Box 626, Falun 4. Tel 023/156 85.

MOONEY MARK 21, 1961

Mycket gott skick. Total gångtid 1200 tim.
Lars T Clase, Arkivgatan 7, Göteborg.
Tel 031/17 60 30 kont.tid.

BEGAGNADE FLYGPLAN

CESSNA 172, 1965 års modell. Helmålat, korrosionsbehandlat, mörkerutrustat. Radio MK XII med VOR.
Gångtid: ca 950 tim.

CESSNA 172, 1964 års modell. SJOFORSTARKT. Helmålat, korrosionsbehandlat, mörkerutrustat. Radio: King KY 95. ADF, T12B. Gångtid ca 900 tim.

CESSNA 172, 1964 års modell. Helmålat, korrosionsbehandlat, mörkerutrustat. Radio: MK XII med VOR. ADF, T12B. Levereras med 0-ställd motor.

CESSNA 172, 1961 års modell. Helmålat, mörkerutrustat, Lear ADF, Roating Beacon. Motorgångtid sedan grundöversyn ca 850 tim.

CESSNA 175, 1960 års modell. Helmålat, mörkerutrustat, extratank. Radio: Narco Simplexer, Marker Beacon, Lear ADF. **Total gångtid: 425 tim.**

CESSNA 210, 1960 års modell. Helmålat, fullständigt IFR-utrustat. Tactair autopilot. **Total gångtid: ca 650 tim.**

PIPER CUB L4 65 hkr. Hela flygplanet genomgången och i synnerligen gott skick. Motorgångtid ca 70 tim.

SOLBERG FLYG AB

Bulltofta Flygplats, MALMÖ 16 Tel. 040/93 08 17, 93 08 18

Beechcraft Musketeer II

1965 års modell. 300 tim totalt. King KX 150 A+nav. ILS LOC, ADF T 12 B. Mörkerutrustning.
I skick som nytt.
Tel 011/397 80 eller 392 57 Bergenfors

Handbok i radiotelefonering och -navigering

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

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

Ö N S K A S K Ö P A

1 st flottör

typ Short Brother även defekt.
Tel 063/161 11.

Beg. com.radio

köpes snarast. Tel.svar 0612/200 94, 209 94.

S E R V I C E

Tillsyn och service

på flygplan och hkp utföres.
Flygmek Göran Edgren, Box 513, Dala-Järna.
Tel 0281/203 82, 207 46.

P L A T S S Ö K A N D E

Flyver

norsk, med CPL, R/T, Instrumentbevis. Instr.bevis twin rating og C/D teori ca 1 000 timer söker stilling i Sverige.

Björn Wikström

Bölerskrenten 36, Oslo 6

Radannonser i KSAK-NYTT

(spaltbredd 62 mm) kostar 2 kr per mm. Anslutna flygklubbar, deras medlemmar och KSAKs direktanslutna medlemmar erhåller 35 procents rabatt på icke kommersiella radannonser.



1966 års **Cessna** 150

från **47.554:-** flygklar i Sverige

*Delta har reserverat ett antal plan av 1966 års produktionsprogram
vilket redan är fulltecknat.*

**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
- Lättflyget

**Förmånliga betalningsvillkor med
låg kontantsats.**

*Detta och mycket annat talar för
att en snabb kontakt med*



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