



Världens främsta producent av
2-motorigt affärsflyg presenterar

PIPER NAVAJO

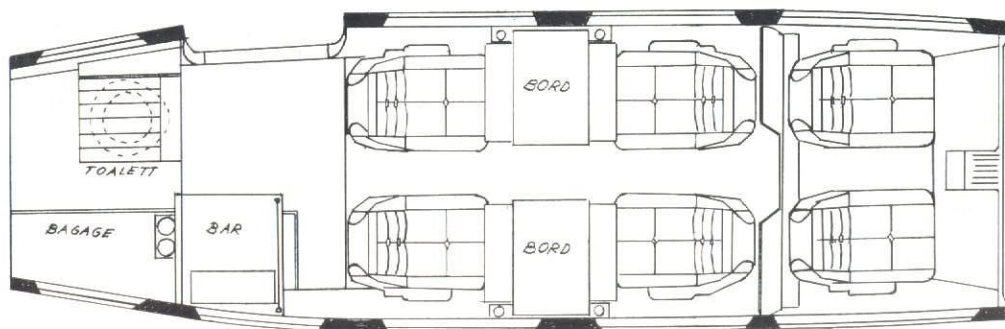
EN TURBOCHARGED ARISTOKRAT INOM VÅRT ALLMÄNFLYG

- 6- eller 8-sitsigt
- Med toalett och bar

Generalagent för PIPER i Skandinavien:

NYGE AERO / AB NYGEVERKEN

Box 31 Nyköping - Tel 0155/825 20



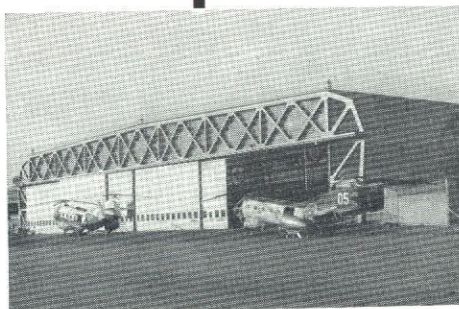
Strängnäs Tryckeri AB



NUMMER 1 ÅRGÅNG 9 • FEBRUARI 1966



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

VARFÖR INTE VÄLJA DET BÄSTA OCKSÅ NÄR NI FLYGER



Motorerna från Rolls-Royce är med rätta världsberömda för sin mjuka gång och driftsäkerhet. Och det gäller inte bara i bilistkretsar. Rolls-Royce Continental-motorer för affärs- och privatflyg har samma höga kvalitet. Det är en av anledningarna till att det finns fler affärs- och privatflygplan utrustade med Continental-motorer än

med någon annan motortyp. De stora tekniska och personella resurserna hos Rolls-Royce och Continental Motors Corporation bildar tillsammans en ojämförligt stark serviceorganisation. Rolls-Royce tekniker, Rolls-Royce service och snabba reservdelsleveranser gör att Ni kan utnyttja Er Rolls-Royce Continental-motor maximalt.

Rolls-Royce/Continental Motors Corporation - Representant i Sverige:

DUELLS AERO · FRIGGAGATAN 10 · GÖTEBORG C · TELEFON 1921 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. 08/2323 65, Postgäto: 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:–
klubbbar, deras medlemmar och Radannonser (spaltbredd 62 mm)
2:– per mm. (Anslutna flyg-KSAK:s direktanslutna medlemmar får 35% rabatt på icke kommersiella radannonser).

Klichéer: raster 120 linjer/tum.



Organ för
Kungl. Svenska Aeroklubben och
Frivilliga Flygkåren

NYTT FRÅN LFS

INTERIMISBEVIS FÖR PRIVATFLYGARE

Luftfartsstyrelsen har bemyndigat de kontrollanter, som godkännts att utföra flygprov för erhållande av privatflygarecertifikat, att efter verkställt godkänt flygprov utfärda interimisbevis för sökanden, därest denne uppfyller i BCL angivna krav för erhållande av nämnda certifikat.

Interimisbeviset gäller under trettio dagar efter datum för utfärdande och berättigar innehavaren att utföra *privatflygning inom Sverige* med den på interimisbeviset angivna flygplantypen.

(Informationscirkulär 4/1966)

DISORIENTERING

1 Allmänt

Det följande — som i huvudsak utgör översättning av ett informationscirkulär utgivet av Federal Aviation Agency, USA, (AC 60-4) — avser att göra förarna införstådda med begreppet disorientering och vikten av att förstå förutsättningar, som bidrar till dess fram-

kallande. Genom att känna dessa förutsättningar kan föraren vidtaga lämpliga åtgärder och förhindra ett okontrollerat flygläge. Varje förare har ensam full kännedom om sina begränsningar. Tag alltid hänsyn till dessa begränsningar vid planering av all flygning. Cirkuläret riktar sig främst till förare som utför flygning under IMC eller marginala väderleksförhållanden.

2 Begreppsförklaring

Ordet "disorientering" betecknar den grupp av felaktiga sinnesintryck och förnimmelser, förare kan utsättas för under flygning. Det får icke förväxlas med ordet "desorientering", som innebär förlorad geografisk orientering.

Felaktiga sinnesintryck (villor) äro av två slag, optiska (synvillor) och vestibulära (balansorgansvillor). I detta Informationscirkulär behandlas enbart de optiska villorna.

3 Förutsättningar

Ett flygplans flygläge bestäms vanligen av referenser till

den verkliga horisonten eller med hjälp av markreferenser. Finns icke sådana referenser måste flygläget bestämmas från en flyglägesindikator eller andra flyginstrument. Synen i för- ening med andra sinnen bestämmer orienteringen. Synvillor kan ha sin orsak i att man försöker flyga på yttre referenser då vädersituationen är under VFR-minima. En lutande molnvägg kan skapa en känsla av sidlutning, därför att man har en tendens att tro att den uppfattade molnkonturen är parallell med den verkliga horisonten. På motsvarande sätt kan reflekterat ljus mot huven ge intryck av skarp lutning. Markreferenser kan emellanåt förloras genom rök, dimma, soldis, ispartiklar eller andra fenomen, fastän sikten i övrigt är god. Detta är speciellt vanligt vid flygning över sjöar och ödemarksområden där markreferenserna ofta är diffusa. Andra förutsättningar är solstrålar genom moln och strålar från roterande fyror eller kollisionvarsningsljus. Möter man någon av dessa förutsättningar är det nödvändigt att snarast övergå till flygning på instrument. Utförda prov med fullt utbildade instrumentfö- rare visar att det kan ta upp till 35 sekunder att få full kontroll på flygplanet efter flyginstrumentens referenser om föraren disorienterats.

4 Följande grundåtgärder rekommenderas för att förebygga disorientering p g a optiska villor

Underhåll färdigheten i instrumentflygning och påbörja icke IFR-flygning då instrumentflygtrimmen är nedsatt.

Underhåll mörkerflygnings- trimmen. Öva navigeringsflygning och landning på olika flygplatser.

Vid mörkerflygning VFR använd flyginstrumenten för kontroll av flygläget speciellt vid start och landning.

Studera olika geografiska förutsättningar för disorientering i aktuella flygområden.

Kontrollera väderförutsättningar före start och kontinuerligt under hela flygningen.

Lita på instrumenten då markfrekvenser eller verkliga horisonten förloras.

Påbörja icke VFR-flygning då risk finnes för snabb väderförsämring, som kan medföra att VFR-minima underskrides.

(Informationscirkulär 6/1966)

DUBBELKOMMANDO OCH TOBAKSRÖKNING

I INFORMATIONSCIRKULÄR 92/1965 annonserade Luftfartsstyrelsen ändringar av och tillägg till BCL-D 1.7, Personbefordran i luftfartyg, av stort intresse för allmänflyget.

Mom 3.2, som innehåller bestämmelser för dubbelkommandoutrustning vid privatflygning ändras fr o m den 1 mars 1966 enligt nedan:

"Vid befordran utan förvärvssyfte av personer skall, då passagerare under flygning medges sitta i stol med dubbelkommando, befälhavaren i varje särskilt fall avgöra om vissa delar av dubbelkommandot skall avlägsnas. Det åligger befälhavaren att före start för passageraren påpeka faran av att röra styranordningar och reglage".

Denna bestämmelse må tillämpas med omedelbar verkan.

Mom 4.2, rörande bestämmelser för när tobaksrökning ej är tillåten (dvs i sådana flygplan där rökning över huvud taget är tillåten) ändras så att vissa lättnader införes för flygplan med en högsta tillåten flygvikt överstigande 5 700 kg, då syrgas kommer till användning. För lättare flygplan gäller fortfarande rökningförbud om syrgas användes.

I detta sammanhang kan nämnas att ett Informationscirkulär inom kort kommer att utsändas med uppgifter om i vilka flygplantyper, ingående i det svenska luftfartsregistret, rökning inte kan tillåtas. Dessutom kommer nya instruktio-

ner till besiktningsmännen att utfärdas om att man vid nästa besiktning av ett flygplan skall införa i luftvärdighetsbeviset, huruvida flygplanet är godkänt för tobaksrökning enligt BCL-D 1.7 eller ej. Det kan därför vara lämpligt för flygplanägare att ta en titt på bestämmelserna i SB 130, Villkor för tillstånd till tobaksrökning i luftfartyg, i god tid före nästa besiktning, under förutsättning att man vill försämrå kondition och mörkerseende under flygning, förstås!

FAI-kalender 1966

1966 års internationella tävlingskalender, uppgjord av FAI per den 31 december 1965 återges här nedan. Ändringar och tillägg — vi vet av erfarenhet, att de kan vara många — kommer att publiceras under samma rubrik i följande nummer av KSAK-NYTT.

Motorflyg

30/4—1/5 Österrike, Rally, Schärzing
7—8/5 Österrike, Rally, Lienz, Ost-Tirol
Maj Spanien, Tävlning i avancerad flygning, Reus
4—5/6 Frankrike, Flygarträff, Deauville
4—6/6 Tyskland, Flygarträff, Konstanz
10—14/6 Schweiz, Rally, Bern
23—25/6 Nederländerna, "Dutch Air Tour 1966"
25—26/6 Frankrike, Rally, Vichy
25—26/6 Frankrike, Jacques Puget du Verne Cup, Vichy
2—3/7 Österrike, Rally, Hohenems-Dornbirn

Modellflyg

27/2 Frankrike, Friflygande, Chavenay
9—10/7 Tyskland, Radiostyrning, Waldalgesheim

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Klubbflyget	7
Flygplantest: Piper Aztec	8
Himmelsslätta godkänt för segelflyg	10
En lektion i sfärisk geometri	12
Fjällen lockar	13
Nordiska rekord i segelflygning	14
Flygutställningar i Hålsingborg och Vadstena i sommar	16
SE-BZE har flugit färdigt	18
Pirttviuopio — fjällflygeldorado	20
Affärsflyg	24
Nytt från FFK	25
KSAKs kartservice	28
Fallskärmssport	34
Innehållsförteckning i KSAK-NYTT 1965	35

OMSLAGSBILDEN

är en liten påminnelse om stundande segelflygarfröjder... Här ett motiv från Grövelsjön med fjället Gröthåga i bakgrunden. Foto Harald Millgård.



FLYGENTUSIASTER!

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

"GA 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!

SAAB AKTIEBOLAG

Norrköpingsavdelningen

Fack

NORRKÖPING 6

Tel. 011/299 40

Klubbflyget

Bortsett från den klubbildning som betingas av lagidrott är klubblivet knappast särskilt starkt utvecklat i vårt land. Svensken i gemen vid vuxen ålder vill nog i allmänhet ha "sitt eget" — vare sig det gäller bil, båt, egnahemsstuga eller sommarö — och helst på behagligt avstånd från grannar och tätortsbebyggelse. Det är väl också förklaringen till den på sina håll ännu gängse uppfattningen att "privatflygare", som den diskutabla termen lyder, är ett gäng av förmögna playboys, som flänger omkring i lyxiga kalasplan i 100 000 kronorsklassen, en fara för sig själv och andra, och framförallt för det reguljära trafikflyget.

I själva verket är det ju så, att allmänflyget givit upphov till och även i hög grad betingas av en särdeles fin och konstruktiv klubbanda, buren av gemensamt intresse och opåverkad av klass- och inkomstgränser. Beträffande modell- och segelflyget kvarstår alltså samma klubbmotiv som hos lagidrotten, även om de direkt synbara prestationerna är individuella. Även inom motorflyget återfinns tävlingsmomentet, ehuru det där har en mera påtaglig utbildnings- och säkerhetsfrämjande karaktär.

Det grundläggande motivet till att allmänflyget i så övervägande grad fått klubbkaraktär är naturligtvis ekonomiskt. Modern flygmateriel är så pass dyrbar att det knappast lönar sig för en privatperson att hålla sig med eget flygplan, såvida han inte kan använda det i sin ordinarie verksamhet och därmed uppnå en optimal utnyttjningsgrad.

Genom tillgången på klubbägda eller klubbdisponerade

flygplan bortfaller i väsentlig grad det ekonomiska problemet för den enskilde. Klubbens medlemmar kan utan mycket större utgift än det kostar att åka bil — per km räknat — utnyttja luftens färdvägar och bli delaktiga av flygningens tjusning. Vilka möjligheter detta erbjuder till snabba resor inom och utom landet och bättre utnyttjande av semester och fritid för flygaren och hans familj ligger i öppen dag.

Men klubbflygningen har också andra fördelar. Genom medlemskap i flygklubben får flygarna möjlighet att medverka i olika slag av hjälpflyg såsom skogsbrandbevakning och målflygning för krigsmakten samt deltaga i Frivilliga Flygkårens verksamhet, vilket allt ger ökad utbildning och erfarenhet samtidigt som det skänker tillfredsställelsen av att göra en samhällsnyttig insats. Inte minst ger klubbflyget möjlighet till kamratlig samvaro och utbyte av erfarenheter, för att inte tala om det sportsliga utbytet vid nationella och internationella tävlingar.

En väsentlig fördel med klubborganisationen är de ökade möjligheter att främja säkerheten som den erbjuder genom att flygningen sker under överinseende av ansvariga representanter för klubbens ledning.

Systemet med motorflygchefer och tekniskt ansvariga — funktioner som bl.a. finns vid alla klubbar med hjälpflygtillstånd — har givit ett påtagligt utslag i haveristatistiken. Detta har också beaktats av myndigheterna, som de senaste åren beviljat bidrag till kurser för denna personal. Klubbflyget står i stor tacksamhetsskuld till dessa befattningshavare som

frivilligt och oftast utan ersättning hjälper klubbmedlemmarna med planläggning av flygningar, inflygning på nya flygplantyper och — inte minst — handleder de nya och mindre erfarna förarna. Självfallet tillgodoser de också sin klubbs intressen genom att övervaka att flygningen utförs av därtill berättigade och kompetenta förare och under förhållanden som motsvarar deras utbildningsstandard samt att alla handlingar, försäkringar och övriga dokument är i sin ordning ävensom att materielen är i fullgott skick.

Klubbarnas antal liksom deras medlemsantal befinner sig i stadig tillväxt. På de flesta håll har man också kunnat notera ett välvilligt stöd från de kommunala myndigheterna, som visat stor förståelse för och insatt värdet av flygklubbssamheten inom sina domäner — inte minst med hänsyn till möjligheten att intressera och ta hand om ungdomen på orten. En annan viktig synpunkt är att just förekomsten av en flygklubb ofta är förutsättningen för att hålla ett flygfält, vilket är betydelsefullt i dessa dagar, då tex industrins lokalisering många gånger påverkas av möjligheterna till flygförbindelse.

Det är glädjande att konstatera att klubbflyget i vårt land även internationellt sett befinner sig i allra främsta ledet. Vad man kan önska för framtiden är att utvecklingen fortsätter med ökat antal klubbar och fortsatt stabilisering av dem som redan finns.

Vad som för ögonblicket syns mest angeläget är en ökad kontakt klubbarna emellan för utbyte av erfarenheter och givande kamratlig samvaro. Alla initiativ i den vägen kommer säkerligen att uppskattas.

Bojma Lindberg

Piper Aztec C

Med två motorer, dubbel radio, dubbel VOR och ILS samt ADF och fullständig autopilot, avisningsanordningar, bränsleinsprutning och dubbelkommando bör de tekniska förutsättningarna för god flygsäkerhet vara väl tillgodosedda. Denna utrustning hade testexemplaret av sexsitsiga Piper Aztec ingående i den flygpark med vilken Nyge Aero i Nyköping bedriver taxiverksamhet. Det är inte utan att man häpnar när man då får höra, att företaget nyligen levererat en systemmaskin till ett företag som lyckats få in för ytterligare 50 000 kr utrustning.

Aztec torde vara det "vanligaste" tvåmotoriga affärsflygplanet i Sverige med cirka tio exemplar. Flygplanet är egentligen alltför känt i flygkretsar för att en närmare presentation skall vara motiverad, men är samtidigt representativt för en flygplanklass som hittills inte testats i KSAK-NYTT. Aztec har ett ganska speciellt drag, som kanske skiljer typen något från övriga, nämligen vingprofilen. Den är av den tämligen trubbiga höglyfta typen.

Det har sagts, att denna skulle vara ofördelaktig med hänsyn till isbildningsrisken. Därmed må det vara hur som helst, men utan tvekan inverkar den på prestanda. Å ena sidan minskar marschfarten något medan start- och landningsegenskaperna förbättras så att planet kan utnyttja mindre fält än vad som varit möjligt med en mera extrem profil.

Det moderna affärsflygplanets interiör är generellt i klass med lyxbilens. Individuella stolar, nackstöd, armstöd, separata luftventiler, förmålig klädsel, individuella läslampor etc. Dessutom är Aztec påfallande väl ljudisolerad, vilket dels beror på god isolering i skalet, dels på att rutorna är dubbla och — enligt försäljarsidan — också på att propellern genom motorkåpens utformning kommit långt från denna.

Lättflugan

Mellanrubriken verkar föga motiverad i dessa dagar, då praktiskt taget alla lätta flygplan är så väl utformade att det blivit "en barnlek" att flyga dem. Aztec är dessutom en

trevlig och stadig bekantskap när det gäller instrumentflygning. Tyvärr blir det vid dessa testflygningar sällan tillfälle att pröva planen med full last. Vi var följaktligen bara två man ombord och med ganska fulla bränsletankar då vi taxade ut längs den 500 m långa banan på Brandholmen. Vi behövde bara hälften av den för att komma i luften. Trimveven i taket är alltid lika besvärlig för den som är ovan, men enligt broschyren kan man mot extra kostnad få elmanövrerad höjdrim placerad på ratten på samma bekväma manér som det var ordnat i en tidigare demonstrerad Cherokee Six. (Se KSAK-NYTT, nr 8/65, sid 274.)

Nästan STOL

Sedan diverse manövrer prövats kuperades ena motorn vid marschfart. Det var förvånansvärt hur liten sidoroderkraft det fordrades för att häva giren innan omtrimningen var gjord. Demonstratören bad sedan att få visa en kortlandning följd av en dito start. Därvid kom han in ganska brant med lågfart och hög anfallsvinkel. Vi satte oss några meter in på banan och det verkade nästan som om vi stannade på dryga hundra meter, men det måste väl ha varit lite mera eftersom landningsrullsträckan anges till 275 m (med maxvikt). Utan tvekan lämpar sig Aztec väl för att trafikera även de allra kortaste förekommande strä-

ken. Det finns två separata bagagerum tillgängliga utifrån genom särskilda dörrar. Ett är beläget i nospartiet och ett akter om kabinen. De rymmer tillsammans 1 050 liter och tar 133 kg. Det bör räcka ett bra stycke för sex personer. Kabinen är däremot inte fullt lika åtkomlig som bagageutrymmet. En enda dörr är i minsta laget. Det borde finnas ytterligare en längre akterut som på Cherokee Six.

Någon avskräckande inverkan på farten torde vingprofilen knappast ha. Marschfarten på 75 proc effekt anges till 335 km/tim, vilket får anses vara tämligen normalt i klassen. Prismässigt torde Aztec C också vara ganska attraktiv.

Teknisk beskrivning

Piper Aztec C är ett sexsitsigt, tvåmotorigt, lågvingat, helt fribärande monoplan i helmetall-utförande med infällbart landställ av trehjulstyp. Individuellt manövrerade skivbromsar och styrbart noshjul kopplat till sidoroderpedalerna. Landstället hydrauliskt manövrerat. Höjd- och sidtrim. Två bagagerum om sammanlagt 1 050 l och 133 kg.

Motorer: Lycoming 10-540, luftkylda med motstående cylindrar. Direktinsprutning och constant speed-propellrar. Effekt 250 hk.

Data	
Spännvidd	11,3 m
Längd	9,2 m
Höjd	3,1 m
Vingyta	19,2 m ²
Tomvikt	1 300 kg
Maxvikt	2 130 kg
Vingbelastning	111 kg
Bränslemängd	545 l

Prestanda	
Maxfart	350 km/tim
Marschfart, 75% effekt, 2 300 m	335 km/tim
65% effekt, 3 100 m	326 km/tim
Stallfart med full klaff	109 km/tim
Stighastighet vid havets nivå	8,4 m/sek
på en motor	1,8 m/sek
Tjänstetopphöjd	6 400 m
Dito på en motor	2 300 m
Startrullsträcka	229 m
Startsträcka till 15 m	335 m
Landningsrullsträcka	274 m
Landsträcka från 15 m	384 m
Bränsleförbrukning, 75% effekt	104 l/tim
65% effekt	90 l/tim
Aktionssträcka, 75%, 2 300 m	1 710 km
65%, 3 100 m	1 920 km
55%, 4 300 m	2 040 km

Uppgifterna lämnade av tillverkaren.

Ekonomisk kalkyl

Det är svårt att åstadkomma en entydig mall, som vid jämförelse mellan olika flygplan ger en rättvis bedömning. Önskemålen om utrustning varie-

rar. Försäkringspremierna är beroende av vem som flyger. Flexibla siffror är också hangarhyra och landningsavgifter etc. En ny mall är emellertid under utarbetande med hjälp av tillgänglig expertis och i väntan på denna följer föreliggande kalkyl i stort sett de siffror som Nyge offererar sina kunder.

Som exempel väljs ett nyligen sålt exemplar av typen. Detta kostade 420 000: — och hade dubbel radio, dubbel VOR, dubbel ILS, en radio-kompass samt autopilot. Summa investering 420.000: —

Fasta kostnader

Häri ingår avskrivning, försäkring (kasko + ansvar), landnings- och parkeringsavgifter, besiktning och hangarhyra, samt heltidsanställd yrkespilot.

Rörliga kostnader

beräknas till 142: —/tim.

Timkostnad

400 tim/år 600 tim/år 800 tim/år
515: — 394: — 330: —

Kilometerpriser (300 km/tim)

172 öre 131 öre 110 öre

Platspris

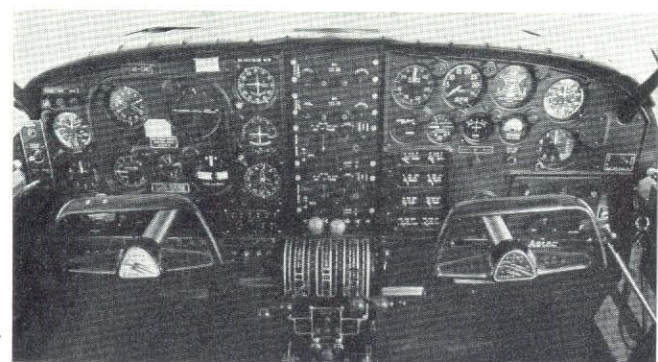
29 öre 22 öre 18 öre

Generalagent: Nyge Aero, Nyköping.



Piper Aztec finns fn i ett tiotal exemplar i Sverige. Detta tillhör Bolinder-MunkteLL.

Instrumentutrustningen i Aztec är riklig med bl a dubbel radio, dubbel VOR och ILS samt ADF.



Från klubbarna

Segelflygläger i Borås

Borås Flygklubbs segelflygsektion inbjuder till segelflygläger den 4—17 juli på Viareds flygfält, 7 km SV Borås, ett 800×100 meters gräsfält utan trafikledning.

Två Bergfalke II-55, en K8b och en Vasama ställs till deltagarnas förfogande. Termikförhållandena över Viared är mycket goda, varför det finns möjligheter att få höjdvinst för guld-C.

Logi kan ordnas dels i flerbäddsrums i klubbhus vid fältet, dels i privat- resp hotellrum. Tältning kan ske vid fältet.

Matfrågan kan lösas antingen genom utspisning på stadens infanterieregemente eller på matställen i Borås.

Flygpriser alternativ 1: 110: — i abonnemang och därefter för Bergfalke och K8b 4: — per påbörjad halvtimme, för Vasama 5: —. Alternativ 2: 8: — per start för Bergfalke och K8b, resp 10: — för Vasama inkluderande 15 min flygtid, därefter 2:50 per påbörjad 15 min-period. Bogsering 1: —/min+2 min återflygning.

Tid för deltagande kan variera från 1—14 dagar. Datum för deltagande skall anges vid

bindande anmälan, som skall vara klubben tillhanda senast 30 maj.

Förfrågningar angående läget besvaras av bl a Bernt Larsson, tel bost 033/11 68 40, arb 033/11 94 69.

Föredömlig samlingspärm

Kristianstads Flygklubb har iordningställt en mapp med uppgifter som ger en samlad information om klubben och dess verksamhet. Mappen, som i första hand är avsedd att sättas i händerna på nya medlemmar och elever, innehåller uppgifter om medlemsavgifter, en förteckning över flygplan som klubben äger eller disponerar samt flygpriserna för dessa. Vidare finns uppgifter om utbildningsverksamheten för såväl motor- som segelflyg, om resor och långtidslån av flygplan, om tävlingar samt om Frivilliga Flygkåren och flygningar för försvaret. Stadgar och ordningsregler har fått sina speciella "kapitel" och det samma gäller bestämmelserna för tankning och oljepåfyllning. Kartor över Rinkaby flygplats kompletterar innehållet. I en ficka på pärmen förvaras bl a en förteckning över flygavgifter med olika flygplan samt en praktisk omräkningstabell från decimaler av timme till minuter och sekunder.

Mappen är föredömligt upplagd med en mängd värdefulla uppgifter vettigt, redigt och prydligt presenterade.

Under rubriken "Från klubbarna" erbjuder vi flygklubbarna att publicera meddelanden av olika slag, tex nyhetsnotiser, kallelser, kortare referat, inbjudningar etc etc. Red förbehåller sig förstas rätten att redigera materialet före införandet. Senaste inlämningsdag ca den 20, månaden före numrets utgivningsdag.

Himmels slätta godkänt för segelflyg

Text och foto HARALD MILLGÅRD

Tämligen precis 20 km fågelvägen VNV om Borlänge ligger Gagnefs flygstråk, som bär det i sammanhanget ljuvliga namnet Himmelsslätta. Mått 685×50 m. Kan förlängas ett par hundra meter. Lennart Ståhlfors, chefsinstruktör för segelflyget, har varit där och tittat och godkänt stråket för segelflygskolning. Detta skedde strax innan den första snön kom i höstas.

Nu är fältet plogat från snö. P A Rydberg, försäljningschef vid Elementhus i Mockfjärd och löjtnant i flygvapnets reserv, har från Travelair i Norrköping hyrt en Beechcraft Bonanza, som vilken dag som helst baseras på Himmelsslätta, och den J 29-utbildade piloten startar då och då till något eller några av de 16 kontor, från Piteå i norr till Malmö i söder, som Elementhus har i Sverige och som alla har flygfält inom nära räckhåll. Han tror sig kunna spara 10—20 arbetsdagar om året, och spar fritid åt sig själv och företaget. Omkring 200 timmar per år beräknar han som uttag under första tidens försöksverksamhet. Andra i firman får åka med om de har ärenden åt samma håll förstås. Han propagerar inte på att tjäna på flygeriet men det bör helst gå ihop.

Tillkomsten av Gagnefs flygstråk är ett gott exempel på kommunal framsyn, flygklubbsidealitet och arbetsvilja. Kommunen har satsat de mesta pengarna, en del företag och privata har bidragit med maskinellt och annat arbete. Ingenjör Ragnar Westling på Elementhus och trafikbilägare Olle Lundvall har varit Gagnefs-Mockfjärds flygklubbs första motorer i det här fallet som i de flesta andra. Nu står en hangar (20×10 m) vid ena

långsidan uppförd av osågade stolpar, nergjutna i marken och täckta av plaganplåt, lättmetallplåt som är målad utvändigt. Ett litet kontor skall inredas i hangaren. Banbelysning är nästa steg. Man har pratat med Luftfartsstyrelsen och utverkat välsignelse över företaget.

Sedan något år har klubben en Piper Cub L-4 med 90 hk motor. Den flygs av fem utbildade medlemmar. I fjol blev flygtiden 180 timmar.

För segelflygutbildning har klubben egen lärare, Bengt Broberg, annars lärare i moderklubben, Borlänge-Domnarvets flygklubb på Rommehed. Det blir också moderklubben som får ställa en Bergfalke till förfogande när det på vårsidan blir aktuellt med segelflygskolning.

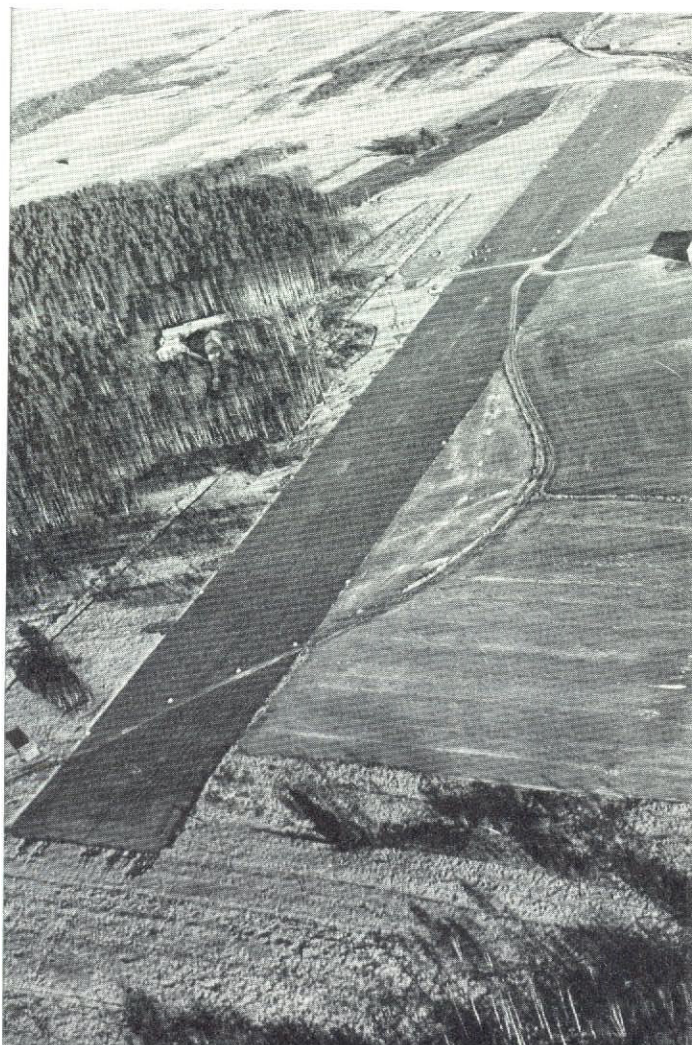
Himmelsslätta ligger inte bara 20 km från Borlänge utan också 26 km från Rommehed, 10 km från Mockfjärd och ett par kilometer från Djurås vid riksväg 70, den stora turistleden upp till "turist-Dalarna".

Flygfälten växer upp i Dalarna — snart är det endast "turist-Dalarna" som saknar fält, dvs Leksand, Rättvik och Mora. Siljansnäs och Orsa i all ära — de ligger en aning långt borta och dessutom är det förstnämnda ibland sankt och därför kort. I Järna håller Västerdalarnas flygklubb på att gå en andra vår tillmötes, en ny verksamhetsvår med bl a en ny Super Cub som effektivt bogserplan för de aktiva segelflygarerna. Västerbergslagens flygklubb vill ha ett fält vid Ludvika och håller till med skolning och silver-C-tagning över Rommehed i väntan på att den kommunala fram- och vidsynen ska växa sig mogen i Ludvika.

Ragnar Westling, t v, Sven Mattsson, i mitten, och Olle Lundvall har varit de ledande männen bakom flygfältet.



Himmelsslätta, flygfältet i Gagnef, som för en tid sedan godkändes för segelflygbruk.



En lektion i sfärisk geometri

Av YNGVE AXNER, Jönköpings Flygklubb.

Problemet att finna avståndet mellan två geografiska punkter löser man vanligtvis utan större huvudbry. Man mäter avståndet på kartan med en linjal, multiplicerar med skalfaktorn och får det rätta avståndet. Enkelt och korrekt, om man inte kräver så hög noggrannhet att man måste ta hänsyn till jordytans krökning. Storcirkelavståndet mellan två punkter, vilkas latituder och longituder man känner, beräknar man med s k sfärisk geometri.

Liksom i den plana geometrin kan man i den sfäriska resolvera trianglar på olika sätt beroende på vad som är känt och vad man önskar beräkna.

Det teorem som ger storcirkelavståndet kallas för cosinusteoremet för sfäriska trianglar.

Formel 1

$$\cos z = \sin y_2 \sin y_1 + \cos y_2 \cos y_1 \cos (x_2 - x_1)$$

Det visar sig nu att denna formel är ganska olämplig för små vinklar. Orsaken är att cosinus för små vinklar avviker obetydligt från värdet 1, varför man behöver mycket noggranna (mångställda) tabeller.

Om jorden vore platt så skulle den naturliga formeln för att beräkna avståndet mellan 2 punkter vara Pythagoras sats. Om man nu har en sfärisk yta så borde cosinusteoremet för sfäriska trianglar vid små avstånd kunna skrivas under en sådan form att formeln

12 - Februari 1966

påminner om Pythagoras sats. Så är också fallet.

Formel 2

$$\sin^2 \frac{z}{2} = \sin^2 \frac{y_2 - y_1}{2} + \cos y_2 \cos y_1 \sin^2 \frac{x_2 - x_1}{2}$$

Denna formel är lämplig i segelflygsammanhang, d v s för avstånd uppåt 1 000 km och to m mera.

För kortare avstånd kan formeln förenklas ytterligare:

Formel 3 (approximativ)

$$z^2 = (y_2 - y_1)^2 + \cos y_2 \cos y_1 (x_2 - x_1)^2$$

Felet på grund av approximationen är störst i öst-västlig riktning. I nord-sydlig riktning blir det inget fel alls beroende på att den sista termen försvinner.

Den approximativa formeln ger något för stora distanser. Felets storlek i öst-västlig riktning på 60 graders latitud framgår av nedanstående tabell.

Storcirkelavstånd	Fel
1 grad	4 meter
2 grader	34 "
3 "	114 "

Det innebär att upp till 200 km avstånd kan vi utan vidare använda den approximativa formeln. För 300-km-avstånd i nära nord-sydlig riktning duger den också bra.

I övriga fall får vi ta till den riktiga formeln. Om man använder sig av logaritmertabeller räcker det med 5-ställiga tabeller. Använder man sig av tabeller för sinus-funktionen (d v s inte dess logaritm) måste man ta till 6-ställiga tabeller. Det beror på att en sådan tabell ger 6 decimaler. Vill man då avläsa sinus för en vinkel nära 1,5 grad, vilket inträffar för 300-km-avstånd, börjar talet med en nolla efter decimalkommat. Man får då 5 signifikativa siffror, vilket är vad som behövs om man skall vara säker på att slutfelet är mindre än 100 meter.

Ett numeriskt exempel ges i den sista figuren. Dessutom har angivits den av FAI fastställda jordraden för beräkningar samt några därur härledda talvärden.

De båda angivna punkterna ligger på östra Vätternhanget. Punkt 1 är södra delen av Husqvarna-chefens villa. Den ligger precis på hangkanten med landningsmöjlighet omedelbart sydost om villan. Punkten är lättare att nå än Göransbergs gård, som dels ligger längre söderut och dels ligger 300 meter in från hangkanten. Punkt 2 är norra gaveln av mangårdsbyggnaden vid Kråkeryd. Avståndet blir 50,47 km. Felet torde vara högst någon enhet i sista siffran.

Koordinaterna har erhållits på den ekonomiska kartan. Ty-

vär anger Kartverket bara en latitudlinje och en longitudlinje på varje kartblad. Det är därför lättast att interpolera om man har tillgång till intilliggande kartblad. Annars går det även med lite extra räkningar att få fram koordinaterna ur ett enda kartblad.

En direktmätning av det aktuella avståndet på generalstabskartan ger värdet 50,5 km.

*

Det ser ut att bli en kall vinter i år med hopp om stark Vätter-is. Jönköpings Flygklubb siktar på att flyga distansen i Rikssegelflygtävlingen under mars.

Räkneexempel

$$\begin{aligned} x_1 &= 14^\circ 29'67'' = 14^\circ 17'48'' \\ y_1 &= 57^\circ 7'42'' = 57^\circ 46'27'' \\ x_2 &= 14^\circ 6'046'' = 14^\circ 36'17'' \\ y_2 &= 58^\circ 1'977'' = 58^\circ 11'52'' \\ z &= 0^\circ 45'386'' = 0^\circ 45'39'' \end{aligned}$$

$$\text{Distansen} = 50,47 \text{ km}$$

Beteckningar

$$\begin{aligned} x_1 &= \text{longitud för punkt 1} \\ y_1 &= \text{latitud } " " " \\ x_2 &= \text{longitud för punkt 2} \\ y_2 &= \text{latitud } " " " \\ z &= \text{storcirkelavstånd i vinkelmätt} \end{aligned}$$

Talvärden

$$\text{Av FAI antagen jordradie } R = 6371,227 \text{ km}$$

Därav härledda storheter

$$\begin{aligned} 1 \text{ storcirkelgrad} &= 111198,9 \text{ m} \\ 1 \text{ storcirkelminut} &= 1853,315 \text{ m} \end{aligned}$$

$$1 \text{ storcirkelsekund} = 30,88858 \text{ m}$$

För feluppskattningar vid uppmätning på karta kan användas följande approximativa värden

$$\begin{aligned} 0,0001 \text{ storcirkelgrad} &= 10 \text{ m} \\ 0,0001 \text{ longitudgrad i Sverige} &= 5 \text{ m} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} 1 \text{ storcirkelsekund} &= 30 \text{ m} \\ 1 \text{ longitudsekund i Sverige} &= 15 \text{ m} \end{aligned}$$



Fjällen lockar ...

Att dra till fjälls med segelplan och familj för en eller ett par veckors härlig avkoppling under vårvintern är en vederkvikelse som ett stort antal segelflygare i vårt land inte kan vara utan.

Bland de traditionsbundna idealisterna på detta område är bl a Rolf Algotson, mångårig fjällräv, som även i år svarar för arrangemangen kring ett 2-veckors läger i Ottsjö i Jämtland under tiden 13-27 mars. Över 100 deltagare från ett 15-tal klubbar är redan anmälda. Genom arrangörens internationella kontakter kommer bl a deltagare från polska aeroklubben och segelflygfabriker att närvara för att med demonstrationer och filmer ge en inblick i polskt segelflyg.

Svenska Fallskärmsklubben, som i fjol deltog i studiesyfte, sänder i år en hel grupp av sporthoppare till Ottsjö. Deras närvaro är ett glädjande bevis på att två luftiga sporter mycket väl kan förenas under gemensamt samvaro. (Se också sidan 34.)

Segelflygarnas längtan står väl mest till hoppet om att lävägor skall infinna sig som kan bära planen till höga höjder, men upplevelsen att få glida omkring på hangen är inget dåligt surrogat.

Det är givetvis till fler traditionella platser än till Ottsjö som segelflygarna beger sig när flyglängtan blir för stark, och i senare nummer skall vi återkomma med reportage från de olika lägren.

? MÅNADENS PROBLEM

Du flyger till fjälls

Du avser i början på mars tillsammans med en kamrat flyga till Tärnaby och under en vecka flyga och fiska i fjällen. Start från Skellefteå flygplats

med en Piper Pa-22-150 på skidor.

1. Vad har Du att iakttä beträffande förberedelser och genomförande av en sådan flygning? (Lösning på sid 38)

Nordiska rekord i segelflygning

På detta uppslag presenteras de segelflygrekord i Norden som gällde den 1 januari i år.

Bästa prestationen räknas oavsett om flygplanet är en- eller tvåsitsigt och om föraren är manlig eller kvinnlig. De nationella segelflygrekorden redovisas i tabellform.

Harald Wermuth Jensen, Danmark, som här ses vid sin Lo-150, innehar nordiskt rekord i distansflygning med 692 km.



Matias Wiitanen, Finland, är nordisk rekordhållare i distansflygning med återkomst till startpunkten.

Distansflygning

Harald Wermuth, Jensen, Danmark
4 april 1962
Flygplan: Lo-150
från Naperville (Illinois) till
Hohenwald (Tennessee) USA
692 km

Distansflygning med angivet mål

Alf Hedman, Sverige
5 juli 1951
Flygplan: Weihe
Bana: Söderhamn—Kalmar
520 km

Distansflygning med återkomst till startpunkten

Matias Wiitanen, Finland
16 maj 1965
Flygplan: PIK-16 b/c Vasama
Bana: Räyskälä—Ilmolahti—
Räyskälä 530 km

Höjdflygning

(absolut höjd)
Per-Axel Persson, Sverige
12 juli 1947
Flygplan: Weihe
Startpl: Örebro. Landningspl:
Skarpnäck 8 700 m



Per-Axel Persson, Sverige, har två höjdrekor: dels ett i absolut höjd, 8 700 m, dels ett i höjdvinst, 8 050 m.

Höjdflygning

(höjdvinst)
Per-Axel Persson, Sverige
12 juli 1947
Flygplan: Weihe
Startpl: Örebro. Landningspl:
Skarpnäck 8 050 m



Lars Fredriksson, Sverige, har rekordet i hastighetsflygning på triangelbana 100 km med 86,04 km/tim...

Hastighetsflygning på triangelbana 100 km

Lars Fredriksson, Sverige
30 juni 1964
Flygplan: Foka SZD 24C
Bana: Ekeby—Malmköpings
kyrka—Julita kyrka—Ekeby
86,04 km/t



... medan finländaren Jorma Jalkanen har rekordet i hastighetsflygning på triangelbana 300 km med 85,8 km/tim.

Hastighetsflygning på triangelbana 300 km

Jorma Jalkanen, Finland
5 juni 1961
Flygplan: PIK-16 b/c Vasama
Bana: Parola—Jämi—Oripä—
Parola 85,8 km/t

NATIONELLA REKORD I DE NORDISKA LÄNDERNA

Samtliga rekord — med undantag av Finland d) och e) — har satts i klass D 1. Finlands båda höjdrekor har satts i klass D 2.

Klassificering av rekord	Danmark	Finland	Island	Norge	Sverige	Nordiskt rekord
a) Distansflygning på rakbana utan mellanlandning	692 km (USA)	520 km	447 km (Tyskland)	471 km (Tyskland)	551,9 km	692 km (USA)
b) Distansflygning på rakbana till angivet mål utan mellanlandning	491 km (Tyskland)	400 km	161,9 km (Tyskland)	341 km (Tyskland)	520 km	520 km
c) Distansflygning på rakbana till angivet mål med återkomst till startplatsen utan mellanlandning	307 km	530 km	215,2 km (Tyskland)	322 km	390 km	530 km
d) Höjdvinst	6 700 m (Frankrike)	6 434 m	6 550 m	5 390 m	8 050 m	8 050 m
e) Absolut höjd	7 500 m (Frankrike)	7 075 m	6 930 m	6 540 m	8 700 m	8 700 m
f) Hastighetsflygning på triangelbana, 100 km	84,4 km/t	85,4 km/t	65,5 km/t	70,281 km/t	86,04 km/t	86,04 km/t
g) Hastighetsflygning på triangelbana, 300 km	71,9 km/t (USA)	85,8 km/t	ej noterat	70,509 km/t (Argentina)	67,093 km/t (Argentina)	85,8 km/t
h) Hastighetsflygning på triangelbana, 500 km	ej noterat	ej noterat	ej noterat	ej noterat	ej noterat	ej noterat

Flygutställningar i Hälsingborg och Vadstena i sommar

Det blir två stora flygutställningar i sommar

— dels Skandinaviska Flygutställningen i Hälsingborg, dels en sport- och affärsflygutställning i samarbete med fri-stad-66 i Vadstena.

Här presenteras de båda evenemangen.

Skandinaviska Flygutställningen

På H55s gamla utställningsområde Gröningen i Hälsingborg med en utställningsyta om 5 500 m² i hallar och 6 500 m² utomhus invigs lördagen den 14 maj Skandinaviska flygutställningen 1966 av Prins Bertil, vilken också är utställningens höge beskyddare. Till invigningen, som "skjutes in" av Vasakanonen väntas ett stort antal honoratiories inom flygvärlden bl a flera av Skandinavians flygpionjärer.

Utställningen, som pågår till den 22 maj, arrangeras av AB Hälsingborgsutställningar i samarbete med Svenska Flygvapnet, KSAK, Luftfartsstyrelsen, SAS/LIN och SMFF.

Ballonguppstigningar

Bland många planerade attraktioner står redan nu klart att Haags Ballongklubb kommer att från en plattform göra uppstigningar med passagerare. Ballongen är en kopia av det historiska flygetyg som användes av professor Charles på världens första ballongflygning för 183 år sedan. Varje passagerare får som minne av uppstigningen ett certifikat.

Flygvapnet och dess leverantörer

Flygvapnet utställer, förutom tidigare använd monter på Mila

och i Örebro, en spaningsexpo från F 11 och tillsammans med SAAB, Svenska Flygmotorer, LM Ericson m fl en specialavdelning som visar samarbetet FV-industrin "idag — och i morgon". En historisk kavalkad i modellform av samtliga inom FV använda flygplantyper kan också beskådas.

Kungl Luftfartsstyrelsen

visar bl a sin ACC-anläggning på Arlanda i ett vackert fotomontage, en modell av Bromma, modeller av ILS och PAR samt en trafikledarbuss från vilken man kan följa radiotrafiken.

En väderradarstation med hjälp av Standard Radio AB planeras och överhuvudtaget spelar LFS på utställningens tema: "Flyget idag — snabbhet, säkerhet".

KSAK

deltar med en skärmutställning, som beskriver Aeroklubbens omfattande verksamhet: affärsflyget, skogsbrandbevakningen, Frivilliga Flygkåren samt segelflygning och fallskärmshopp m m.

Sveriges äldsta luftvärdiga flygplan, KSAKs Tiger Moth, och ett segelflygplan demonstrerar segelflygbogsering.

I en monter demonstreras utbildning av fallskärmshoppare, och tillsammans med Flygvapnet anordnar KSAK en rekryteringsavdelning samt arrangerar filmföreläsningar.

SAS/Linje-flyg

har ockuperat en stor yta i utställningens bästa hall, vilket förpliktigar. Det blir affischutställning, fotomontage, modeller m m, allt för att belysa verksamheten runtom i världen och inom Sverige.

Säkerheten är även här ledmotivet och den regionale besökaren får saklig information om sin egen flygplats, Hälsingborg-Ängelholm Airport i form av en modell med PAR och inflygningsljus m m.

Stor uppmärksamhet kan den simulator röna, där personal från LIN låter besökaren prova på "instrumentflygning".

SMFF

visar i samma monter som KSAK radiostyrda modeller "på marken", och upptagningen som utgått till alla modellbyggare i Danmark och södra Sverige väntas resultera i en omfattande modellexposé.

"Museala avdelningen"

kommer att bestå av ett antal motor- och segelflygplan av vilka de flesta ställs till förfogande av de lokala flygklubbar.

Kommersiella utställare

fyller den största delen av utställningsområdet. Allt ifrån flygplan till utrustningsdetaljer, instrument, elektronik osv. Närmare 50-talet firmor från 8 nationer är redan anmälda och ytterligare anmälningar strömmar in dagligen.

"Flygets dag"

avhålls Kristi Himmelsfärdsdag den 19/5 med bl a en ankomst- och landningstävling till Landskrona och Höganäs för flygare från Sverige och Danmark. Inbjudningar med

tävlingsbestämmelser utsänds omkring den 15 februari och sista anmälningdagen är den 2 maj. Speaker på flygdagen är den icke helt obekante globetrottern Hans Ostelius.

Det återstår ännu nästan 4 månader till invigningen, mycket återstår att bestyra; just nu pågår tex underhandlingar med Washington om att få besök av en astronaut. Ett är säkert — utställningen blir en storartad manifestation för flyget i allmänhet och flygsäkerheten i synnerhet.

Utställningen fri-stad-66

På utställningen fri-stad-66 visas allt från "sportplan" till mera exklusiva affärsflygplan. Från utställningsledningens sida hoppas man även få med helikoptertyper, speciellt de enmanshelikoptrar som introducerats på kontinenten men som ännu inte godkänts av Luftfartsstyrelsen. Vidare kommer VFR och övriga instrumentflygningsutrustningar att få stor plats på utställningen.

Fri-stad-66 är i övrigt en utställning som sätter familjens, hemmets, fritidens och jordbrukets intressen i blickpunkten.

Förutom utställningen finns möjlighet för besökande att besöka Vadstena slott, nunneklostret, Alvastra klosterruin samt Omberg. Dessutom finns många andra sevärdheter i trakten. Exempelvis de aktuella historiska utgrävningarna.

Flygbilden visar det imponerande område som sträcker sig cirka 2 km bort från riksväg 50 till Vätterns strand, och som denna sommar kommer att vara Sveriges största fritids- och jordbruksutställning med utställare från hela landet.



Se upp med snön på hangartaken!

Med anledning av hangarraset i Hultsfred nyligen har Svenska Flygförsäkringspoolen till KSAK framfört följande synpunkter:

Det nyligen inträffade hangarraset i Hultsfred aktualiserar frågan om byggnadsstandarden för de hangarer, som flygklubbarna utnyttjar. Om hangarer av samma eller liknande typ som den i Hultsfred förekommer måste ökad uppmärksamhet ägnas åt förekomsten av snömassor på hangartaken. Årets stora snömängder i förening med hård vind medför tydligen att konstruktionens brottlastvärden kan uppnås. Härvidlag måste beaktas, att konstruktionens (träbågarnas) ursprungliga hållfasthet och bärkraft väsentligt kan ha reducerats på grund av bl a åldrade limfogar.

Förutom de mycket stora ekonomiska följdskadorna på flygmaterielen som uppkommer vid dylika hangarskador utsätts sig även personal, som vistas i hangaren, för uppenbar livsfara.

Svenska Flygförsäkringspoolen drabbades under föregående år av ett liknande hangarras i Gällivare och har nu hand om det nyligen inträffade raset, där bl a tre motorflygplan får

anses som mer eller mindre totalskadade.

Med hänsyn till risken för ett upprepande vill Flygförsäkringspoolen ha en förteckning över de klubbar, som förfogar över hangarer av ifrågakande typ samt uppgift om deras ungefärliga ålder och om huvudsakligen trä användes som bärande material. Vilka föreskrifter som finns utfärdade för hangarernas tillsyn med avseende främst på höga snötryck önskar man uppgift om liksom ifall kompletterande anvisningar avses att utfärdas av KSAK med hänsyn till det nu inträffade raset.

KSAK vill erinra alla klubbar om det utomordentligt förmånliga försäkringsavtal som KSAK och klubbarna har med Flygförsäkringspoolen genom Trygg-Fylgia (redovisat i KSAK-NYTT nr 5/65). Skador på flygplan genom hangarras kan äventyra detta avtal, varför vi uppmanar klubbarna att göra allt för att förebygga sådana skador.

SE-BZE har flugit färdigt

Fredagen den 14 januari flögs SE-BZE, det sista flygplanet av typ Lockheed Lodestar L-18 i vårt land, från Bromma till Arlanda. Det blev planet sista flygning — för om nu är det museiföremål i det kommande svenska flygmuseet.

Planet byggdes i Burbank i Kalifornien 1943 och kom till Sverige 1954 (från Finland). Till en början användes det för tidningsdistribution och ägdes av Dagens Nyheter. 1958 köpte Svensk Flygtjänst planet och har sedan dess använt det för passagerare- och godstransport och de senaste åren för kontroll av radiohjälpmedel på civila flygplatser och flygleder. Totalt har planet hunnit avverka 11.031 flygtimmar innan det av Svensk Flygtjänst skänktes till det planerade flygmuseet. Det är förresten det sjätte flygplan som företaget skänkt till olika museer — tidigare har det svenska museet fått en Bücker Jungmann och en Fairey Firefly, det norska flygvapnets museum har fått en Fokker CVE och ett norskbyggt tvåsitsigt spaningsplan, och Malmö Tekniska Museum och ett engelskt flygmuseum har fått varsin Fairey Firefly.

Lockheed Lodestar L-18 är ett lågvingat helmetallplan med två Wright Cyclone-motorer på 1200 hk. Spännvidden är 19,96 m och längden 15,19 m. Högsta tillåtna startvikten är 8 900 kg, tomvikten 6 000 kg, marschfarten 300 km/tim och topphöjden 6 600 m. Planet tar 15 passagerare.



Luftfartsingenjör C G Enger, tv (som har Luftfartsstyrelsens uppdrag att svara för samlandet av föremål till det blivande flygmuseet) får här motta Lockheed Lodestar SE-BZE av direktör Tor Eliasson i Svensk Flygtjänst.

Svensk Flygtjänst 30 år
Donatorn, Svensk Flygtjänst AB, firade i höstas sitt 30-årsjubileum. I oktober 1935 kom Tor Eliasson som 21-åring hem från England i en tvåsitsig Avro Avian med ett mycket färskt flygcertifikat på fickan. Företaget, som räknar den 1 december 1935 som sin födelsedag, började sin verksamhet med uthyrning av flygplanet för flygträning, reklam, flygfotografering samt ett och annat reportageuppdrag för pressen. Året därpå anställdes en flyglärare och därmed kom landets första internatflygskola till (Stigtomta utanför Nyköping). Fram till krigsutbrottet 1939 hann Flygtjänst utbilda nära 200 elever till certifikat.

När kriget omöjliggjorde all privatflygning engagerades bolagets resurser för luftbevakning och målgång åt luftvärnet. Därmed lades grunden till det som alltför är Flygtjänst huvudsakliga verksamhet: målflygning. Idag bedrivs målflygningen med 13 flygplan från fem fasta baser med ett årligt flygtidsuttag av 3 500—4 000

timmar. 1958 kompletterades verksamheten med robotmålavdelningen i Vidsel, där Svensk Flygtjänst bl a svarar för flygning med radiostyrda robotar.

Under olika perioder har bolaget bedrivit kommersiellt transportflyg, man började föredan 1936 med en tvåmotorig Sikorsky-amfibie. Bland mera originella uppdrag kan nämnas överflygning av ett 20-tal Mustanger från Sverige till Israel och Saab Safir till Etiopien. 1945 flög man malm, närmare bestämt magnecitmalm med sjöflygplan från svårtillgängliga brytningsplatser i lapplandsfjällen till Stora Sjöfallet. Året därpå köpte företaget in en de Havilland Rapide och ABAs tremotoriga Fokker F-XII "Värmland" för rundflygningar och sedermera för passagerartrafik på Prag. Flygtjänst hörde också till pionjärerna när det gäller puderflyg liksom flyginspektion av kraftledning- ar. Med ett par Lodestar (varav den ena var SE-BZE) har företaget gjort passagerare- och fraktflygningar, men på senare år har den kommersiella flyg-

verksamheten begränsats till beställningsflygningar åt industrier och affärsdrivande företag med Beechcraft D18S och Baron.

Försvaret har varit och är Flygtjänst största uppdragsgivare, men flera civila verk är också kunder hos företaget: Kartverket, Luftfartsverket och Televerket.

Flygplanunderhåll är en viktig del av verksamheten. Det finns nu tre auktoriserade verkstäder — på Bromma, i Vidsel och i Malmö. Den senare drivs i form av ett helägt dotterbolag under namnet AB Svenska Flygverkstäderna och är Sveriges största flygverkstad med närmare 200 anställda.

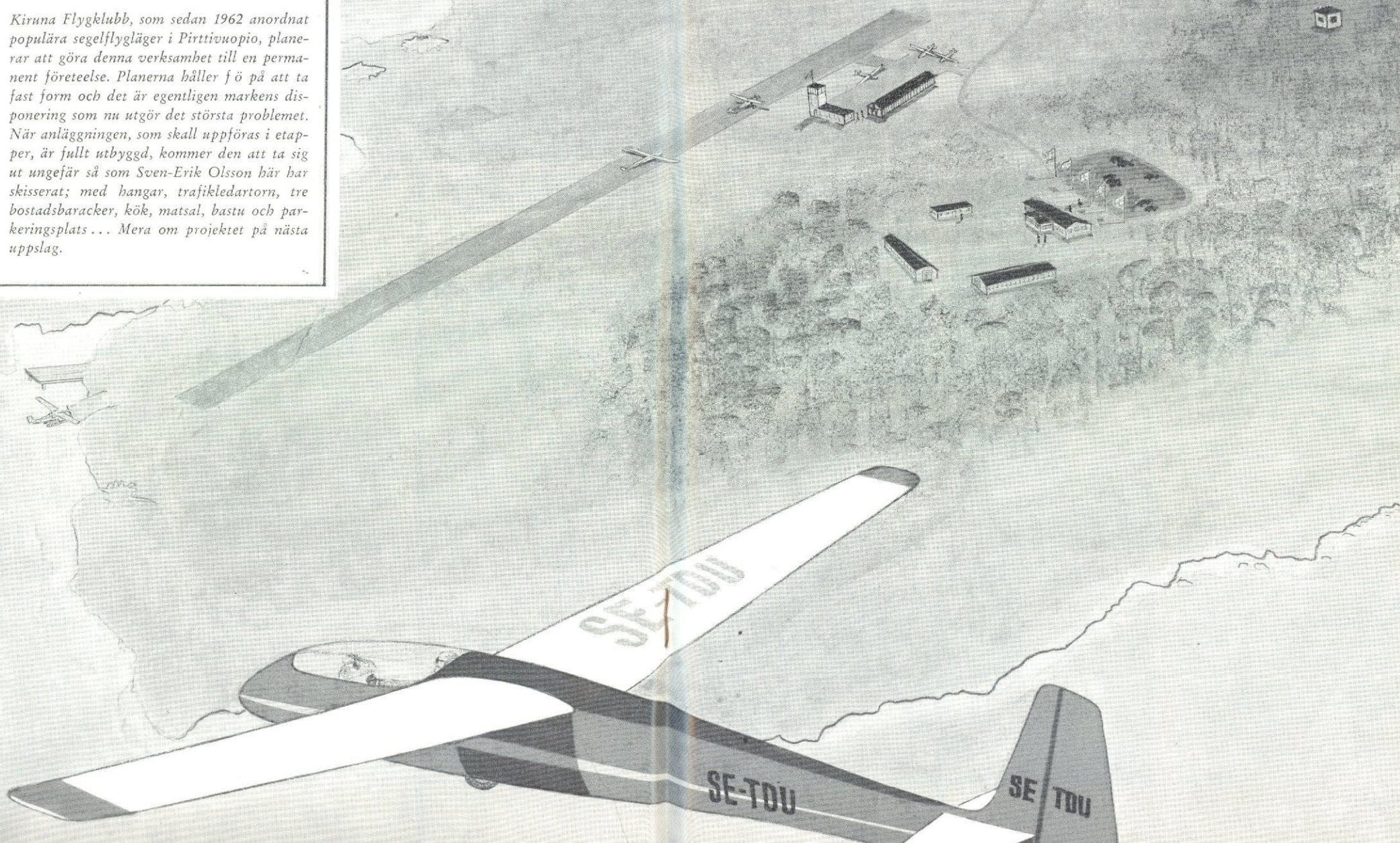
Svensk Flygtjänst AB är ett av de största flygbolagen i landet och har mer än 400 anställda och bortåt 30 flygplan. Flygtjänst-gruppen omfattar, förutom moderbolaget och AB Svenska Flygverkstäderna också AB Flygleveranser, AB Flygmål och RFD Sweden AB. I verksamheten ingår också ett flertal agenturer. Företagets styrelse består av Tor Eliasson, verkställande direktör, Nils Bernström, styrelseordförande samt Georg Malmström och Bengt Lindberg. Teknisk chef är Åke Granhall.

Tolv flygplan väntar på museum

Lockheed Lodestar SE-BZE är det tolfte flygplan som förvärvats för det planerade flygmuseets räkning. Planerna på ett dylikt kom upp i Luftfartsstyrelsens 1953 och hittills har man som sagt fått 12 plan samt en del andra föremål som kan bilda kärnan i museet. Det äldsta planet är byggt 1921—22 av den tyske flygplankonstruktören Werner Rieseler och den svenske ingenjören Filip Bendel. Detta plan kommer följande att visas på flygutställningen i Helsingborg i maj. Se närmare om flygutställningen på sid 16.

FJÄLLFLYG ELDORADO I PIRTIVUOPIO

Kiruna Flygklubb, som sedan 1962 anordnat populära segelflygläger i Pirttivuopio, planerar att göra denna verksamhet till en permanent företeelse. Planerna håller fö på att ta fast form och det är egentligen markens disponering som nu utgör det största problemet. När anläggningen, som skall uppföras i etapper, är fullt utbyggd, kommer den att ta sig ut ungefär så som Sven-Erik Olsson här har skisserat; med hangar, trafikledartorn, tre bostadsbaracker, kök, matsal, bastu och parkeringsplats... Mera om projektet på nästa uppslag.



FJÄLLFLYG ELDORADO

(forts)

Sedan vårvintern 1962 har Kiruna Flygklubb anordnat fyra läger för segelflygning i Pirttivuopio, ca 55 km från Kiruna. Intresset har under alla åren varit mycket stort, främst från segelflygarna i Finland. Svårigheter att ordna mat och logi har emellertid framtvungat kraftiga begränsningar av deltagarantalet under de senaste åren. Av samma anledning har lägertiden måst begränsas till tre veckor. Förläggning har i huvudsak ordnats i av ortsbefolkningen uttjänade bostadshus samt i sportstugor. Genom tillmötesgående av Svenska Turistföreningen har KFK fått låna sängutrustningar lämpade för effektivt utnyttjande av utrymmena. Största problemet har varit att ordna kök och matsal, varför mathållningen har blivit mycket provisorisk.

Varje läger har fordrat stora frivilliga insatser från KFKs

medlemmar och betydande kostnader. Från 40 deltagare 1962 har man de senaste två åren tagit emot drygt 140! För året var fö ca 20 procent av deltagarna inte aktiva segelflygare utan familjemedlemmar, som passade på att ta skidsemester. Vid 1963 års läger användes på försök militärförläggningarna vid Kalixfors flygfält, ca 38 km från Pirttivuopio, varvid deltagarna transporterades med buss. Försöket visade sig dock mindre lyckat främst från ekonomisk synpunkt.

Flygmöjligheterna

De resultat som under årens lopp presterats i Pirttivuopio har fått stor uppmärksamhet i segelflygkretsar. Bristfälligt utrustade flygplan och i någon mån bristande rutin har dock gjort att verkliga toppresultat uteblivit. De flygare som varit uppe och nosat på 8 000 m har i samtliga fall tvingats avbryta pga syrgasbrist.

Flygningar av samma slag som i Pirttivuopio bedrivs också vid ett flertal ställen i Jämtlands- och Västerbottensfjällen.

I centrala Europa finns två anläggningar där man flyger året runt. Trots flygning under väsentligt längre tidrymd av mer erfarna piloter med bättre utrustade flygplan har resultaten där inte överträffat de i Pirttivuopio uppnådda höjderna. En undersökning av väder- och vindförhållandena i Pirttivuopio har fö visat att vågtillfällena förekommer året runt, således även under sommaren. En annan stor fördel är att man inte är helt beroende av vindriktningen utan goda resultat kan nås även vid sydlig och nordlig vind. De kala berghällarna ger dessutom god termik, vilket bevisas av att flera 5-timmarsflygningar gjorts.

Fast anläggning planeras ...

De gynnsamma flygförhållandena liksom det stora intresse som visats från segelflygare både i Sverige och Finland samt från KSAK och SFL (Finlands Flygförbund), liksom möjligheterna att kombinera flygaktiviteten med idrotts- och fritidsverksamhet, har fått Kiruna

Flygklubb att ta initiativet till ordnandet av en fast anläggning för året-runt-verksamhet i Pirttivuopio. Basen för anläggningen avses utgöras av en bostadsbarack för 60 personer, en sk Vattenfallsbarack. Denna skall förses med modernt kök och matsal samt med sanitära anordningar. Om intresset håller i sig räknar klubben med att uppföra ytterligare två baracker, bastu, sommarflygstråk, hangar m m.

Kostnaden för enklast möjliga utförande har kalkylerats till 320 000 kr för första etappen, 324 000 för andra och 426 000 för tredje — dvs totalt 1 060 000 kr.

... anläggningens användning ...

Hittills har klubbar och enskilda transporterat upp sina flygplan till Pirttivuopio till stora kostnader och betydande risker för materielen. Upp till 25 segelflygplan har funnits på isen när det varit som mest. Genom att fler segelflygare under längre tid kan utnyttja flygplanparken kan i framtiden kostnaderna minskas avsevärt.

Flygverksamheten tänks till en början bedrivas under sex veckor på vårvintern och under lika lång tid på sommaren. Däremellan kan anläggningen utnyttjas för fritids- och idrottsändamål.

... och planernas förverkligande

På initiativ av KFKs segelflygsektion hölls i april 1964 ett informationsmöte med representanter för Kiruna stad, LKAB m fl varvid även KSAK deltog och lämnade mycket goda rekommendationer för Pirttivuopio. Klubbens planer mottogs med stort intresse främst av stadens representanter.

Vid mötet diskuterades också olika möjligheter till en dylik anläggnings finansiering med resultat att en kommitté tillsattes för att arbeta för projektets förverkligande. Kommittén har sedan dess arbetat under ledning av en av KFKs äldsta medlemmar, flygplatschefen Ture Hansson, och förutom ett flertal möten har den gjort uppvakningar beträffande baracker, markens disponering och anläggningens ekonomiska överhuvud taget.

Med hjälp av tekniker från gymnasiet samt frivilliga från flygklubben har projekteringsarbetet nu framskridit så långt att planerna börjat ta fast form. En stor insats har AIB (Allmänna Ingenjörskyrån), där en av klubbmedlemmarna är anställd, utfört på planeringsstadiet.

Ett viktigt steg är att stadens byggnadsnämnd fattat ett principbeslut om godkännande av anläggningens placering. Det största problemet — markens disponering — återstår dock fortfarande att lösa. Det är samerna som via länsstyrelsen i Norrbotten har att ta ställning i denna fråga. Goda krafter med klubbmedlemmen, personalchefen vid LKAB, Bert Lindquist, i spetsen, arbetar med lösandet av detta problem. När disponeringen av marken är klar kan man så på allvar ta itu med den ekonomiska sidan av saken.

Genom fördelaktiga inköp av baracker, frivilliga arbetsinsatser samt genom att intressera statliga och kommunala instanser för projektet, räknar klubben med att kunna förverkliga de "högtflygande" planerna. Därtill kommer att Arbetsmarknadsstyrelsen visat sig intresserad att satsa pengar på turistanläggningar i våra nordliga fjälltrakter för att bereda stadigvarande arbetstillfällen för ortsbefolkningen.

Kombinationen flyg-, idrotts- och fritidsanvändning bör göra ett effektivt utnyttjande av anläggningen möjligt, och därför anser man inom klubben att planerna är genomförbara. Det är således med optimism man ser fram mot den dag då man kan bjuda segelflygare i hela Skandinavien välkomna till en anläggning med både god bostadsstandard och ypperliga möjligheter att flyga både högt, snabbt och långt.

"Får vi bara den första baracken på plats, så blir nog den fortsatta utvecklingen ungefär som vi tänkt oss", säger man hos KFK...



Den första baracken som uppförts i Pirttivuopio skall förutom ett 60-tal bäddar också inrymma kök och matsal.

Rolf Larsson, tv, och Hans Tammert — här studerande ritningar på ort och ställe — hör till dem som lagt ned stort arbete för att förverkliga Pirttivuopio-projektet.





AFFÄRS FLYG

Flygplanparkering på Torslanda

Med hänsyn till de av många omvittnade besvärliga parkeringsförhållandena på Torslanda flygplats har Affärsflygkommittén kontaktat flygplatschefen Stig Andersson för ett uttalande. Vi återopade ICAOs rekommendation i FAL, kapitel 6, stycket B, mom 6.2:

"Adequate measures should be taken to ensure convenient parking and servicing of aircraft of all categories—regular, non-scheduled and general aviation aircraft—in order to expedite clearance and operations on the apron. It is desirable in particular:

- a) to make arrangements for optimum allocation of parking spaces and the placing of the aircraft in those spaces;
- b) to equip the parking spaces with the necessary means for rapid performance of all aircraft servicing operations;
- c) to give particular importance to measures for assistance to aircraft during embarkation and disembarkation operations."

I flera fall har man enligt vår mening icke tagit tillbörlig hänsyn till denna rekommendation.

Flvplatschefen var mycket positiv till ett sammanträffande och lämnade en ingående beskrivning av de svårigheter man hade att brottas med, dels med hänsyn till den starkt ökande

de flygtrafiken, dels med hänsyn till statsmakternas ovilja att lämna anslag till utbyggnader och förbättringar.

De restriktiva åtgärder som vidtagits beträffande parkering av mindre flygplan är enligt flygplatschefen till stor del ett resultat av den brist på respekt för gällande ordningsföreskrifter som visats av piloterna. Det har nämligen förekommit att piloter har parkerat olämpligt, låst bromsar kabindörr och rest in till Göteborg för att återvända först flera timmar senare. Detta och flera andra fall har inneburit allvarliga hinder för trafiken, och man har velat förhindra upprepningar. Mot denna bakgrund måste flygplatschefens handlande synas fullt förståeligt.

Självfallet är ett samarbete byggd på hänsyn nödvändigt.

Flygplatschefen ställde emellertid i utsikt vissa förbättringar inom en snar framtid. Luftfartsverket kommer att överta all rangering på Torslanda. Därvid inrättas en särskild taxningsfrekvens (121,9) över vilken marktrafiken dirigeras. En rangeringsbil kommer att tas i bruk, och taxande flygplan kan hålla radiokontakt med såväl denna som rangervaktens ordinarie uppehållsplat. Detta skapar goda förutsättningar för en smidig anpassning till rådande trafiksituation, och vi hoppas att resultatet inte skall utebli.

Kjell W Ahlberg

FLYGPLAN-NYTT

Aero Commander 560F, 680F och 680FP tillverkas nu endast på extra beställning.

Turbo Commander, 5—10-sitsig turboprop med reversibla propellrar och tryckkabin har fått typcertifikat. Marschfart 460 km/t. Pris standardutrustad \$300 000.

Beechcraft producerar bl a 100 King Air turboprop per år. En ny modell med större PT-6 motorer planeras.

Beechcraft Baron har fått starkare motorer, (285 hk), förhöjd max flygvikt till 2 400 kg, högre fart (370 km/tim), 50 proc större bagageutrymme. Pris standardutrustad cirka \$65.000. Modellen har fått beteckningen C55. Den ersätter inte B55, som fortfarande tillverkas med smärre förbättringar sedan föregående år.

Cessna 421, 6—8-sitsig, med turbokompressor och tryckkabin kommer i produktion 1968.

Mooney tar upp egen tillverkning av ett sexsitsigt 2-motorigt flygplan med tryckkabin. Hugade spekulanter får vänta minst två år.

Navajo (uttalas Nava-Ho), Pipers nya 6—8-sitsiga flygplan med 310 hk motorer och turbokompressor blir leveransklar i sommar. Preliminärt lämnas bl a följande uppgifter:

Marschfart 75 procent (6 400 meter) 400 km/t
Max flygsträcka (teoretisk) 2 760 km
Topphöjd över 9 000 m
Topphöjd en motor 4 600 m
Bästa stighastighet 8,7 m/sek
Bästa stighastighet en motor 1,9 m/sek
Max flygvikt 2 815 kg
Lastförmåga, 6-sitsig, std 1 189 kg
Lastförmåga, 8-sitsig, std 1 170 kg

Priset är inte definitivt fastställt, men det kommer att ligga under \$100 000.

Affärsflyget bör vara en särskild kategori

Vad menas egentligen med affärsflyg?

I statistiken redovisas det ibland som taxifyg, ibland som privatflyg...

Varför inte göra en alldeles speciell kategori, föreslår Affärsflygkommittén i en skrivelse till LFS...

Affärsflygkommittén får härmed föreslå LFS en revidering av BCL D 1.1 "Indelning av civil luftfart" på så sätt att bl a det här nedan definierade Affärsflyget bryts ut och bildar en särskild kategori, oavsett om det drivs kommersiellt eller privat. De resande kan härigenom lättare bibringas ett mer nyanserat begrepp om vad slags flygning som avses, dess regularitet och ett rättvisande haveristatistiskt underlag till bedömning av det förtroende flygslaget som sådant bör tillmätas. Man är härvidlag ständigt beredd att göra jämförelser med

linjefart, och sådana utfaller ofördelaktigt för Affärsflyget därest detta såsom nu är fallet i haveristatistiken hänförs dels till taxifyg dels till privatflyg.

Enligt senast tillgängliga rapporter från USA, där man har ett omfattande underlag, uppvisar Affärsflyget "accident rates" jämställda med linjefartens eller något bättre.

Affärsflyget bör markeras såsom varande ett mellanting mellan linjefart och icke regelbunden luftfart å ena sidan och bruksflyg, luftfartsverksamhet av särskild art samt privatflyg å andra sidan. Nu-

varande indelning anger att Affärsflyget är ett slag av bruksflyg varunder tio andra helt skilda verksamhetsformer ingår. Viktsgränsen 5 700 kg syns inte motiverad alldenstund Affärsflyg bedrivs med avsevärt tyngre flygplan t ex DC-3, Gulfstream, DC-7 m fl typer, för ändamålet särskilt inredda. Även om flygplan i här nämnda storleksklasser ännu inte tagits i bruk i Sverige, bör man inte bortse ifrån att så kommer att kunna ske. Och när så sker har man det egendomliga faktum att ifrågasättande viktsgrens skiljer affärsflyg från affärsflyg.

Med hänsyn till de skillnader som i operativt, regularitets- och haveristatistiskt hänseende föreligger mellan varandra besläktade verksamhetsformer, bör två begrepp införas nämligen Affärsflyg och Firmaflyg, att karaktäriseras enligt följande:

Affärsflyg:

flygverksamhet bedriven med flermotoriga IFR-utrustade affärsflygplan, flugna av yrkesförare

Grupp A i kommersiellt syfte
Grupp B privat

Firmaflyg:

Flygverksamhet bedriven med en- eller flermotoriga affärsflygplan, IFR- eller VFR-utrustade, flugna av icke yrkesförare.

Vad beträffar uttrycket affärsflygplan torde gränsen nedåt för dessa kunna markeras av typer såsom Debonair, Comanche, Cessna 210 och motsvarande.

Med icke yrkesförare avses företagsanställd som oberoende av certifikattyp utför flygningar i företags regi men har annan huvudanställning. (Denna förargrupp hade i USA under 1964 elva gånger så många haverier som professionella piloter men flög endast halva antalet timmar.)

(Forts på sid 37)

VÄRLDENS FLYGPLANBESTÅND

Antalet civila flygplan var i slutet av 1965 i hela världen 110 778 enheter. Av dessa fanns 85 489 i USA. Allmänflyget omfattade 83 329 flygplan.

Samlade uppgifter för Europa saknas, och vi får nöja oss med att se hur flygplanbeståndet fördelar sig på några av de större flygnationerna.

Land	Allmänflyg	Övriga	Totalt
1 Frankrike	3 790	282	4 072
2 Väst-Tyskland	1 546	59	1 605
3 England	854	668	1 522
4 Italien	973	96	1 069
5 Sverige	422	228	650
6 Schweiz	398	251	649
7 Spanien	225	103	328
8 Österrike	252	18	270
9 Jugoslavien	237	25	262
10 Norge	85	104	189
11 Nederländerna	90	68	158
12 Tjeckoslovakien	0	146	146
13 Finland	49	70	119
Danmark			

Uppgifter saknas

General Aviation — här översatt till allmänflyg — omfattar allt civilflyg utom transportflygplan. Uppgifterna har sammanställts av ICAO.

FROM NOVA-TECH THE AVIATOR II

NEW 4 Band Portable VHF Receiver / Direction Finder

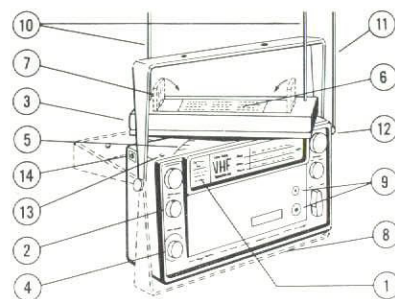
THE IDEAL GIFT FOR ALL STUDENT PILOTS AND AIRCRAFT ENTHUSIASTS

The new Nova-Tech AVIATOR II is not just a portable transistor radio or a converted FM receiver... It is a combination 4 band VHF receiver and radio direction finder with EXCLUSIVE features not available in other VHF portables!

1. "Null" meter. Operates on all bands.
2. Squelch control eliminates noise and static between VHF transmissions.
3. Rotating antenna gives sharp, clean nulls to give accurate bearings. No need to rotate entire set.
4. DF level control adjusts needle sensitivity. Also prevents overload from strong signals which could prevent sharp, accurate nulls.
5. 180° Left-right bearing scale gives accuracy of 10 in. diameter compass rose even though set is only 2 1/2 in. thick.
6. Morse code, a handy guide to help identify beacon signals.
7. Calibrated optical sights on rotating antenna flip up for taking visual bearings.
8. Removable bracket is adjustable for horizontal or vertical mounting and can be used as carrying handle.
9. Two external headphone jacks, one for standard headphone, one for miniature earpiece (included free).
10. Twin plug-in extendable antennas for best airborne reception.

Here for the first time is a 12-transistor 4 Band portable VHF RECEIVER COMBINED WITH A LONG RANGE DIRECTION FINDER.

The compact AVIATOR II quickly and accurately gives you a bearing from any Low Frequency Radio Range, Aircraft Beacon or Standard Broadcast Station. Combined with OMNI, this gives you an instant position fix. When no OMNI is available, navigation is accomplished by standard cross bearings or homing.



11. Long range extendable removable whip provides maximum signal input on ground.
12. Built-in external VHF antenna jack for roof top or car top antenna. Provides greater range.
13. Push button dial light illuminates entire slide rule calibration scale for easy and accurate tuning at night.
14. Battery saver plug. External batteries can be connected.



kr.

705:-

AVIATOR II is complete with miniature earphone, leather carrying case, batteries, removable mounting brackets and 3 telescoping whip antennas. Weighs just 2 1/2 lbs. 8 in. X 2 1/2 in.

4 BANDS

VHF-108 tot 136 Mc. All the general Aviation Band.
MARINE/SHORT WAVE 1.5 to 4.5 Mc. Ships, Coast Stations, Radio, Telephone.

BROADCAST - 550 tot 1600 Kc. Standard AM Stations for DF or Homing.
BEACON - 200 to 400 Kc. Low frequency, weather, Marine and Aircraft Beacons, Radio Range Stations.

USE THIS ORDER FORM TODAY!

Nova Tech AB · Språngkullsgatan 10 b · Göteborg - C

Send me the new Aviator II at Kr. 705:- with full 10-day money back guarantee.

I enclose full payment. - Send c.o.d.

Name:

Address:

KN266

Never before has the student pilot had available such a useful instrument at such a low price!

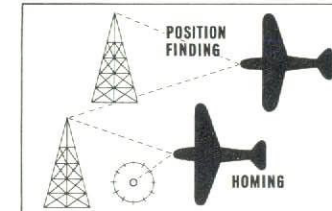
Nova-Tech Leads All Others In VHF Receivers.

Our VHF designs were first introduced 8 years ago and our portable direction finders 2 years ago; now, more Nova-Tech Receiver and Portable Direction Finders are in use all over the world than all others combined! Now, Nova-Tech combines both units in one compact package at Kr. 705:-. An outstanding bargain.

Kr. 705:-

12 TRANSISTORS

The Aviator II is especially designed and engineered to provide the best possible VHF reception. External whip antenna array and built-in antennas permit longest range reception on all bands; you will hear stations and airports for miles around.



No technical knowledge needed. Navigate — Home In — Fix Position.

Aviator II is the perfect self-powered emergency standby receiver and direction finder. Take it with you every time you fly.

UNCONDITIONAL MONEY BACK GUARANTEE

If you are not completely pleased with your Aviator II return it within 10 days for full refund. No questions. No explanations.

KSAKs KARTSERVICE

FEBRUARI 1966

KSAK eftersträvar att tillhandahålla aktuella kartor över Europa (med undantag för Tjeckoslovakiet, Grekland och Turkiet), varför vi undviker att ligga med stora lager av varje blad. Enstaka kartor kan därför tillfälligtvis vara slut och i vissa fall kan det bli fråga om 1—2 månaders leveranstid. Kartbehovet bör därför aviseras i god tid före en planerad resa. I de efterföljande planerna över de olika karttyperna har sådana blad överkursats, som KSAK inte kan uppbringa.

1:1 000 000 ICAO

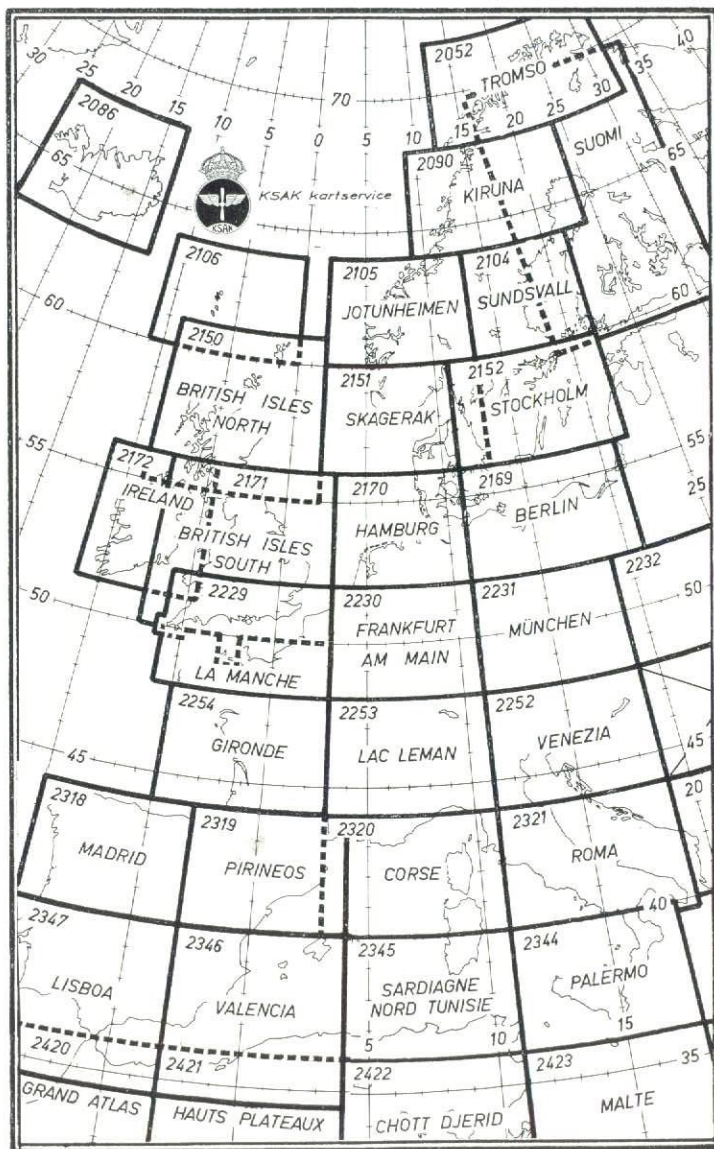
Se plan här till höger. Dessa kartor finns tillgängliga för Europa med undantag för flertalet av de östra staterna.

Pris pr styck för de svenska bladen kr 6:—, för de finska, "Suomi", kr 14:— och för de övriga kr 10:—.

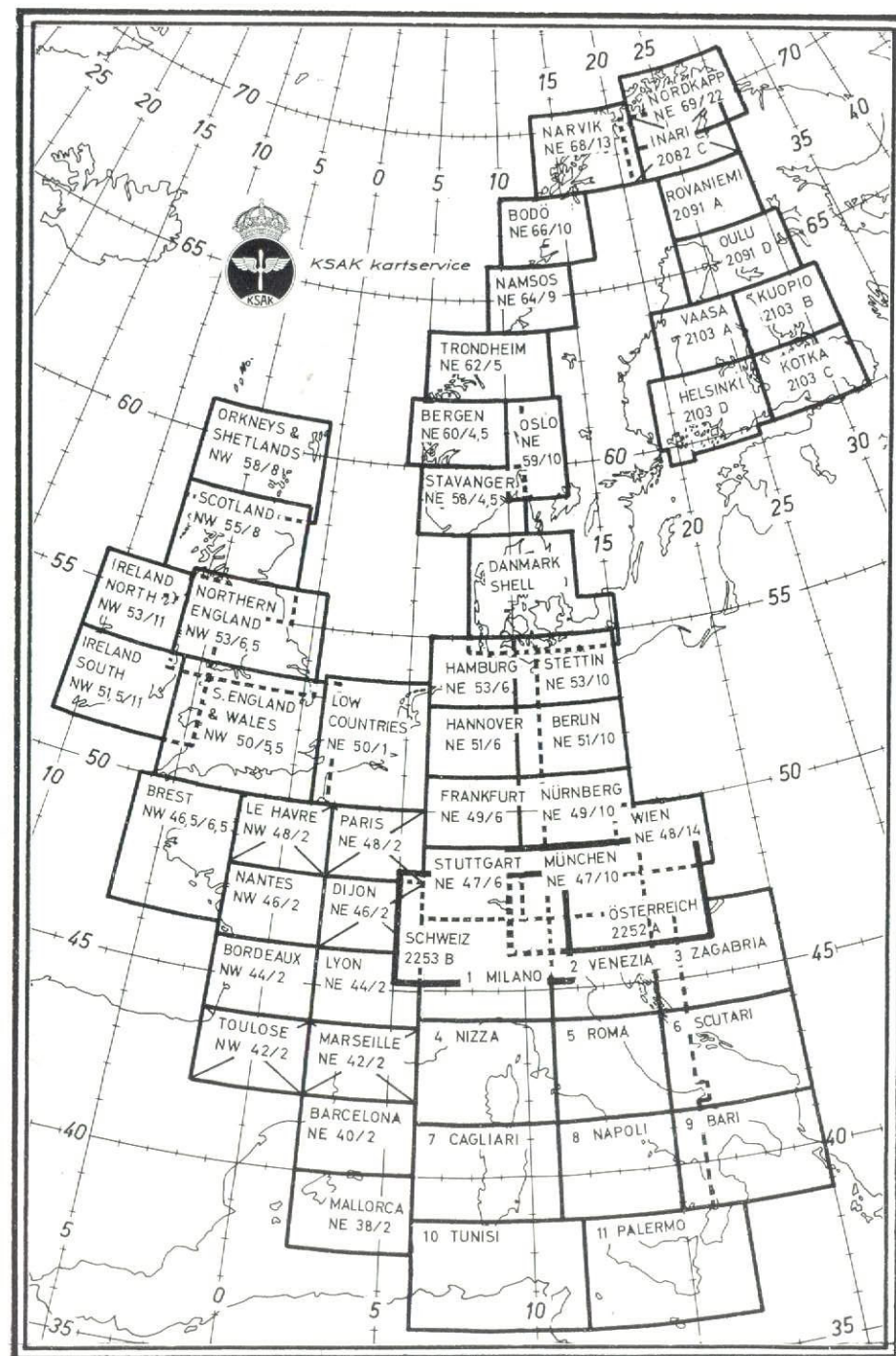
1:500 000 ICAO och motsvarande

Se plan på vidstående sida. Dessa kartor finns tillgängliga för Europa med undantag för Sverige, Spanien, Portugal och flertalet av de östra staterna.

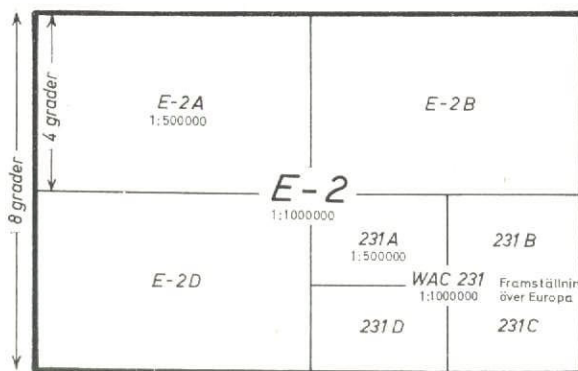
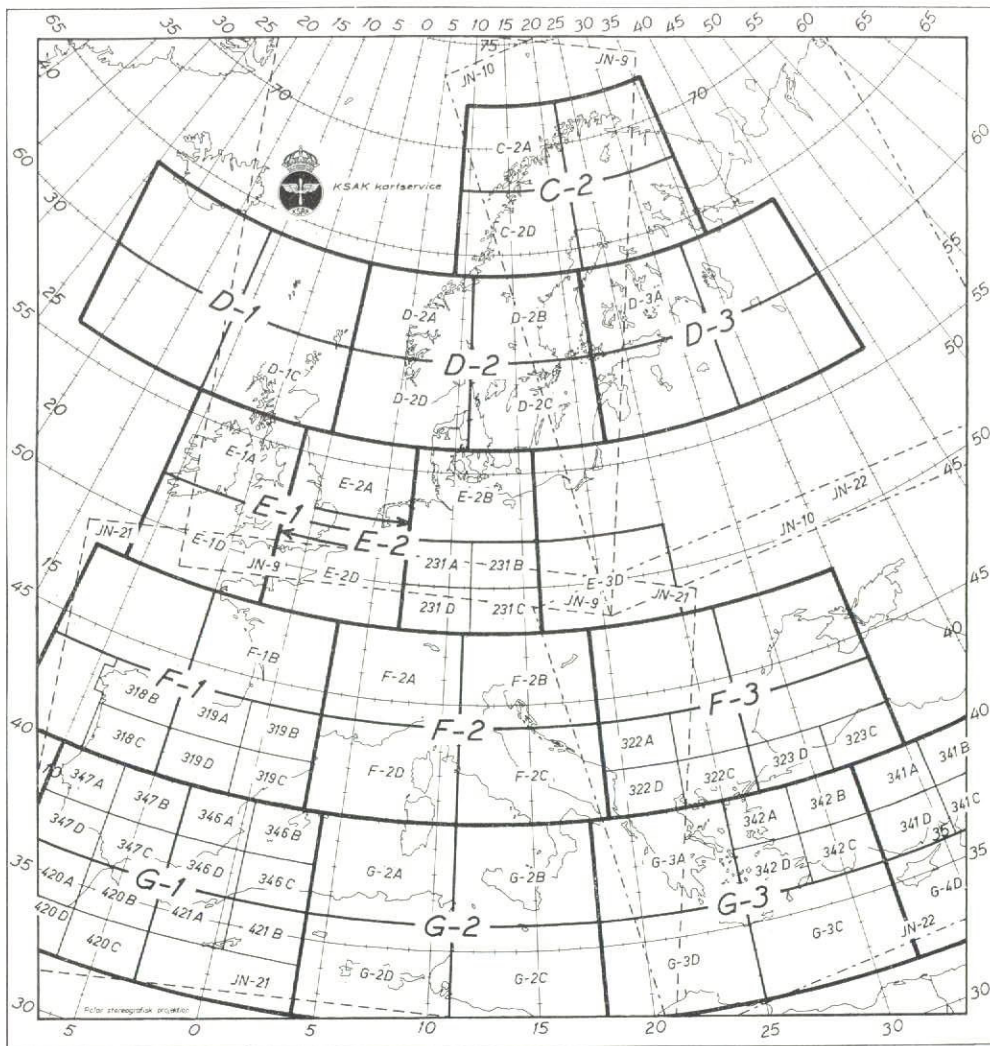
Pris pr styck för Danmark kr 14:—, Schweiz kr 12:—, Österreich kr 14:— och de övriga kr 10:—.



(Forts på sid 32) 1:1 000 000 ICAO.



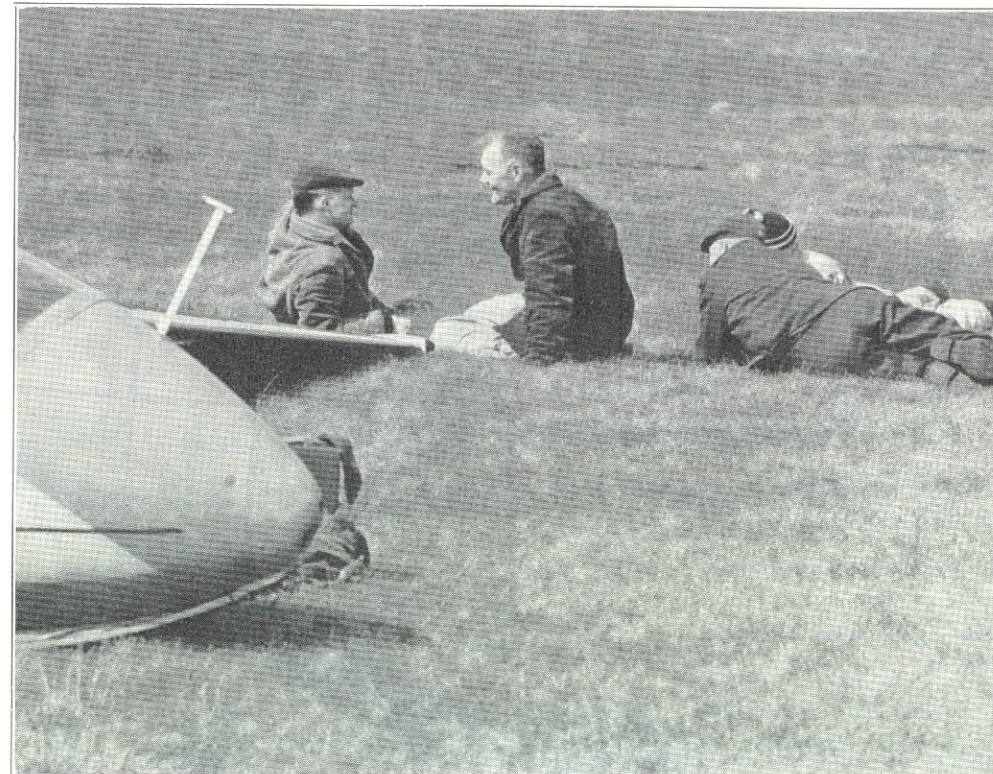
1:500 000 ICAO och motsvarande.



US PC 1:500 000
ONC 1:1 000 000
JN 1:2 000 000

Diagram över de amerikanska kartornas bladindelning.

(Forts på sid 32)



Vilket bogserflygplan skall göra jobbet den här säsongen?

Det har på många håll uppstått en prekär situation — nu när äldre bogserflygplan "fallit igenom" vid limbesiktningen. Det är inte längre möjligt att skaffa ett flygplan för i runt tal 10 000 kronor och använda det enbart för bogsering 100 timmar om året.

Man måste räkna med en större investering, men kan inte höja bogserflygunderlaget. Alltså måste flygplanet utnyttjas även för andra uppgifter, om nu bogserkostnaderna skall hållas nere.

Med MFI-9B Trainer uppnår man den mångsidighet som bör eftersträvas. Man får ett kvalificerat bogserflygplan men samtidigt ett snabbt reseflygplan. Det lämpar sig också för andra klubbuppgifter som skolflygning, brandbevakning etc.

Ring eller skriv till AB Malmö Flygindustri — antingen det gäller nya MFI-9B Trainer eller begagnade MFI-9 Junior.

AB Malmö Flygindustri

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



(Forts på sid 28)

(Pilotage Charts) En större och en mindre typ.

(Operational Navigation Charts)

(Jet Navigation Charts)

(Global Navigation Charts)

Se plan (med undantag för GNC) på sidan 30.

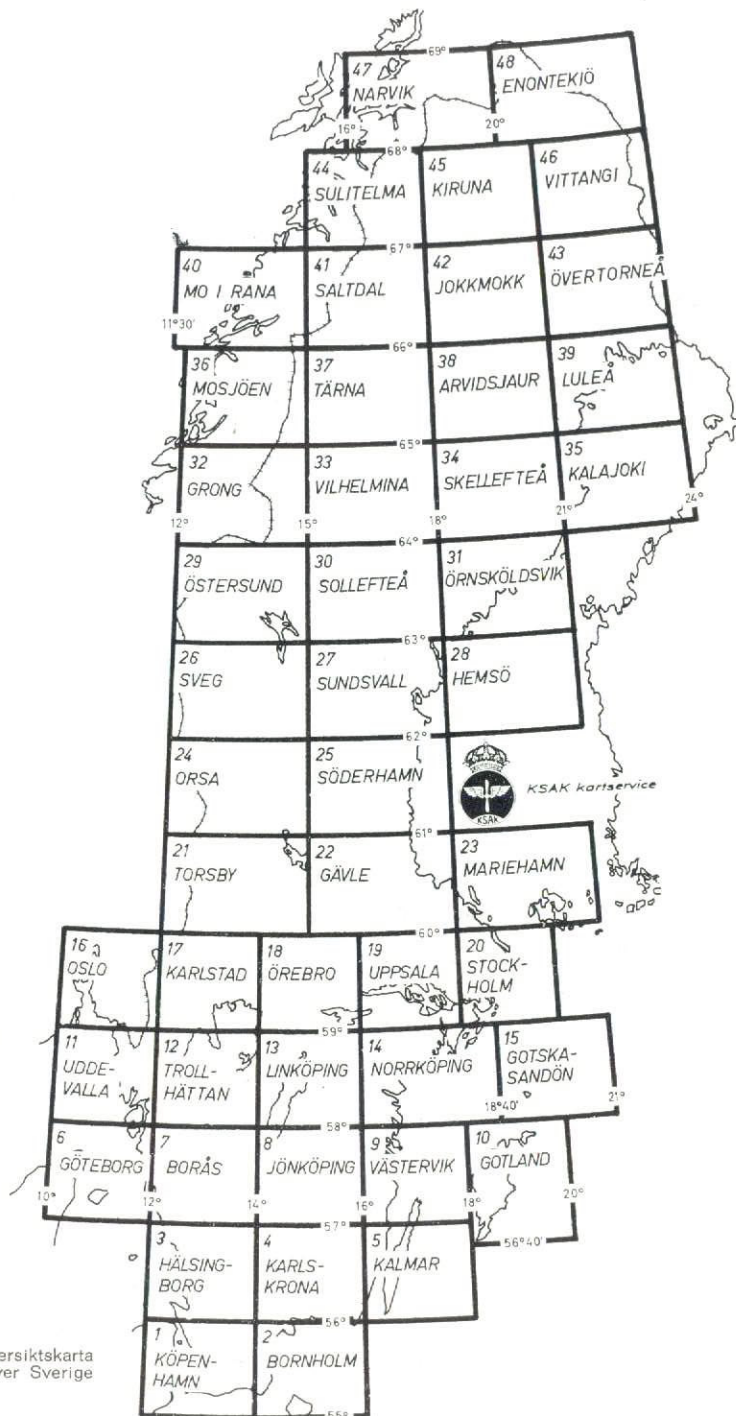
Dessa kartor utges av US Departement of Commerce och täcker större delen av jordklotet. De innehåller aeronautiska informationer, såsom civila och militära flygplatser, radiofyrar och restriktionsområden, dock inte luftleder.

Pris pr styck kr 8: — och för
den mindre typen PC kr 4: —.

1:250 000, Översiktskarta över Sverige

Se plan till höger. Dessa kartor utges av Svenska Reproduktions AB och innehåller flyginformationer såsom civila och militära flygplatser samt restriktionsområden dock inte radiofvrar eller luftleder.

Pris pr styck kr 4:—.



Bocian nu i Sverige!

Segelflygplanet med
15 världsrekord demonstreras
bl a under Ottsjöveckorna i mars



*Oslagbart DK-segelflygplan för all
form av skolning — instruktörsutbildning,
instrumentflygning, avancerad flygning*



från

Svenske Generalagent:



**MOTOIMPORT
WARSZAWA
POLEN**

AERO-TELAW AB
Postbox 712, Lidingö 7
Telefon 08/ 775 10 05

FALLSKÄRMS SPORT



Fallskärmshopp i Jämtlandsfjällen

SFK har i år mottagit vänlig inbjudan från Rolf Algotsson att delta med sina avancerade hoppare i segelflygläget på Ottsjön. Ett tiotal hoppare har visat sitt intresse för vinterhoppning speciellt i fjällterräng. Den största aktiviteten kommer att äga rum på Ottsjöns is, eller, om snödjupet är för litet, på omkringliggande myrar.

SFKs chefinstruktör, Sonny Hellberg, hade tillfälle att delta i 1965 års läger och kunde då rekognoscera landningsplatser även uppe i fjället. Således kommer man i år att hoppa på Högåsen, sydost om Hällfjället för att därifrån skida till Ottsjön 250 m längre ned, en sträcka på tre kilometer.

På grund av vindförhållanden etc kommer endast de mest avancerade fallskärmarna att

användas och minimikravet på hopparna är satt till B-certifikat.

Om snödjupet tillåter landning med hjulförsedda flygplan kommer provhoppning att ske från Cherokee Six, som välvilligt ställs till förfogande av Nyge Aero.

Nybörjarkurs i SFK

Stockholmsavdelning

SFKs lilla annons i KSAK-NYTT och kvällstidningarna hade tillsammans med de personliga kontakterna samlat 70-talet intresserade till en informationsafton om fallskärmsporten i allmänhet och nybörjarkursen i synnerhet.

Om utbildning och planläggning etc informerade ordföranden, Ove Elvén och chefsin-

struktören, Bertil Liljedahl, varefter man lämnade ordet fritt för en frågestund, vilken som vanligt blev mycket omfattande. Kvällen avslutades med förevisning av Irvin Fallskärms AB film om Sky Diving.

Driftstörningsrapport för fallskärmar

I BCL anges att driftstörningsrapport skall upprättas vid varje avvikelse från normal utlösning av fallskärm. Rapporten ifylls av hoppladaren och insänds till SKF examinator i två exemplar för dennes åtgärder. Luftfartsstyrelsens blankett här för kan rekvireras från SFK.

Årsmöte efter det tionde verksamhetsåret

SFKs årsmöte hålls i år under värdskap av SFKs Linköpingsavdelning. Tiden är utsatt till den 26 februari. Årsmötesförhandlingarna följs av supé med dans. Under den följande söndagen utlovas intressanta sevärdheter för fallskärmshoppare.

PÄRMAR

till

KSAK-NYTT

1964, 1965 och 1966

Kr. 4:25

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. 08/296900

Innehållsförteckning för KSAK-NYTT 1965

Vid inbindning av årgång 1965 klipp efter den streckade linjen.

Nytt från LFS

Nr/sid

Försäkring av luftfartyg.....	1. 3
Teoretiska examensprov för privatflygare- certifikat	1. 3
Anmälan om medicinska förändringar (10/65)	2. 31
Överflygning av pålstdjursfarmer (11/65) ..	2. 31
Flygning i fjällområdet (16/65)	2. 31
Volmet-utsändningar (18/65)	2. 31
Radar (NOTAM 1024/65)	2. 34
VFR-flygning inom kontrollerat luftrum (NOTAM 1035/65)	2. 34
Plan för praktisk utbildning av privatfly- gare — SB 127 (21/65)	3. 75
Mörkerflygutbildning av privatflygare — SB 128 (22/65)	3. 75
Nödsändare typ Diana i luftfartyg (30/65)	4.114
VFR-flygning ovan slutet molntäcke (31/65)	4.114
Installation och underhåll av radioutrust- ning i luftfartyg (37/65)	4.115
Luftvärdighetsbestämmelser för fallskär- mar (45/65)	5.139
Nya flygplatstaxan (50/65)	6.184
Flygning till utlandet (52/65)	6.184
Typgodkända fallskärmar (62/65)	6.210
Civil luftfart på flygvapnets flygplatser ..	6.210
Kontroll av Kollsman höjdmätare (75/65)	7.228
Flygning under vinterförhållanden	7.246
Felaktiga synintryck vid flygning i regn ..	8.288
Publikationer för den civila luftfarten (85/65)	9.301
Frekvenstoleranser m m för radiosändare i luftfartyg på ultrakortvåg (VHF) (87/65)	9.301

Sven Sandberg provflyger

Moynet Jupiter M.360	7.234
Piper Pa-32 Cherokee Six	8.275

Motorflygplan presenteras

Hawker Siddeley HS 125	1. 14
Scheibe Motorfalke	3. 78
Piaggio P 166 B Portofino — DNs repor- tageplan	3. 83
HFB 320 Hansa	3. 85
Cessna 411	4.120
Rapport från flygutställningen i Paris ...	6.196
Dassault Mystère 20	7.237
BA-4 i metall	9.324

Motorflygtävlingar

Bestämmelser för SM i motorflyg	3. 86
SM i motorflyg i Karlstad	6.199
Nordiska motorflygtävlingen	6.211
Västkustrallyt	7.247
Thulin-tävlingen 1965	8.290

Segelflygplan presenteras

KK-1b UTU	1. 24
Scheibe Motorfalke (motorsegelare)	3. 78
SF-27	7.242

Segelflygtävlingar

VM i segelflyg i England (presentation) ..	5.142
Regler för SM i segelflyg	5.148
SM i segelflyg 1965	6.188
Väderleksförhållandena under SM	6.194
VM i segelflyg 1965 (referat)	6.204
Radiosamarbetet vid segelflyg-VM	7.256
Rikssegelflygtävlingen 1965	8.268

(Forts på nästa sida)

Artiklar om motorflyg

ADF-systemet (II)	1. 8
1964 års haverier med motorflygplan....	2. 39
Kollektiv kaskoförsäkring för enskilda flygplanägare	2. 60
Flygpriser och lärararvoden i USA	2. 63
ADF-systemet (III)	2. 64
Haverierna	3. 76
Is utan motmedel är dödligt farlig	3. 80
Disorientering	4.116
En flygklubb i Afrika.....	5.154
Svenska flygplatser öppna för allmänflyget	5.156
Flygklubbarnas försäkringsskydd	5.159
Flygplats invigd i Arvika	5.168
Säkerhet och ansvar (Ledare).....	6.187
Rapport från flygutställningen i Paris....	6.196
Affärsflyget (Ledare)	7.231
Affärsflyg — en ny företagsfilosofi	7.232
Flygvapenfälten och civilflyget	7.232
Skogsgödsling från luften ger många nya fält	7.241
Affärsflyg	7.245
Flygning under vinterförhållanden	7.246
Att flyga är nödvändigt (Ledare).....	8.267
Radioutrustning i lätta flygplan	8.271
Affärsflyg	8.282
Livförsäkringars giltighet vid flygning ..	8.286
Kort historik över KSAK och svenskt flyg	9.304
Svenskt motorflyg från 1910 till 1965....	9.319
Nordiskt flygtullsamarbete	9.320
Affärsflyg	9.328
Beskattning av flygplan.....	9.341

Artiklar om segelflyg

Segelflyget drar till fjälls	1. 20
Ett medelmåttans år i Ottsjö	4.122
Finsk dominans i Kebnekaise	4.123
Segelflyg i USA	5.146
Flygklubbarnas försäkringsskydd	5.159
Segelflygets vinterläger	5.175
Instruktörskurserna på Alleberg	6.198
Vätterhanget 1965	8.272
Livförsäkringars giltighet vid flygning ..	8.286
Svenskt segelflyg	9.310
Segelflygchefsmötet 1965	9.318

Artiklar m m om KSAK

Vad gör (egentligen) KSAK?	2. 36
Styrelsens verksamhets- och förvaltningsberättelse 1964	2. 43
KSAKs kartservice	3. 95
Revisionsberättelse	3.106
KSAKs årsmöte 1965	4.111
Nytt från FFK	4.128
KSAKs styrelse fr o m årsmötet 1965 ..	4.131
Nytt från FFK	5.164
Nytt från FFK	6.212
Nya kartblad och smärre ändringar	6.220
Nytt från FFK	7.250
KSAK 65	9.303
KSAK IDAG	9.306
KSAKs anslutna flygklubbar och organisationer	9.309
Nytt från FFK	9.328
För vems sak talar KSAK?	9.329

Fallskärmssport

Fallskärmshoppa-SM	7.252
Årets hopp-Jerka	8.276
Fallskärms-SM avgjort	8.280
Fallskärmssport	8.281
Fallskärmssporten och fallskärmskommittén	9.333
Fallskärmssport	9.342

Svensk Flyghistorisk förening

Musé de l'Air	2. 62
Raritet till Malmen	3.106
Sveriges första ballonguppstigning	5.170
Dessa fantastiska män i sina flygande maskiner	6.219
Svensk Flyghistorisk Förening	9.332
Den sorgeliga historien om kapten Rolla ..	9.334

Modellflyg

Flygklubbarnas försäkringsskydd	5.159
VM för radiostyrda modeller 1965	6.214
Svenskt modellflyg — några glimtar	9.330
Sveriges Modellflygförbunds Riksstämman	9.331

AFFÄRSFLYGET ...

(Forts från sid 25)

Begreppet Taxifyg reserveras för flygföretag med tillstånd till personbefordran enligt VFR. Denna verksamhetsform, som även kan bedrivas med enmotoriga flygplan i kommersiellt syfte, har betydande begränsningar jämfört med Affärsflyg Grupp A, men den har å andra sidan en startberedskap som är adekvat för begreppet "taxi", emedan en väsentligt förenklad färdplanering är tillfredsställande.

Vi förutsätter att affärsflygkommittén i sin informationsverksamhet kan utan hinder använda den indelning som här nämnts. Självfallet är vi dock angelägna att höra de synpunkter LFS kan ha att anföra, såsom och ifall någon ändring förbereds, som skulle kunna innebära att förslaget inte längre hade aktualitet.

Karlstad den 7 januari 1966

Affärsflygkommittén
Kjell W Ahlberg
Ordf

Kurs för länsflygchefer och biträdande länsflygchefer

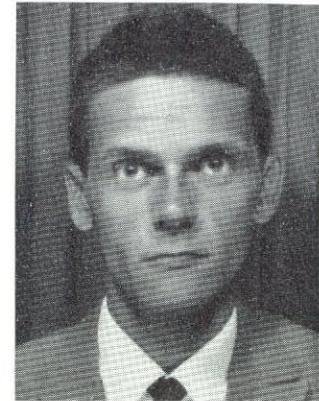
anordnas av kårledningen den 2 och 3 april vid Statens Civilförsvarsskola, Rosersbergs slott.

KSAK-kalendern

Det finns fortfarande några exemplar kvar av den populära KSAK-kalendern 1966. Passa på och beställ ett exemplar — priset är 5 kr — från KSAK, Skeppsbron 40, Stockholm C.



Nytt från FFK



Ny länsflygchef

Till länsflygchef i Uppsala län har fr o m 1.12.1965 förordnats ämneslärare C-G Sundstedt.



KALLELSE till sammanträden

Direktanslutna Medlemmars
Årssammanträde

äger rum torsdagen den 24 mars 1966 i KSAK-huset, Skeppsbron 40, 2 tr. Samling kl 17.00, årssammanträde kl 17.15. Efter sammanträdet för den som så önskar subskriberad ärtmiddag till självkostnadspris. Anmälan om deltagande i middagen torde beäget lämnas till KSAK:s växel 23 23 65 före den 22 mars.

KSAK:s Valberedning

sammanträder lördagen den 23 april 1966 i ABF:s lokaler, Sveavägen 41, kl 09.00.

KSAK:s Styrelse

sammanträder lördagen den 23 april 1966 i ABF:s lokaler, Sveavägen 41, kl 10.15. Gemensam lunch kl. 12.30. Styrelsen håller konstituerande sammanträde omedelbart efter årsmötet. (Se nedan!)

KSAK:s Årsmöte

hålls lördagen den 23 april 1966 i ABF:s lokaler, Sveavägen 41, kl 14.15. Subskriberad middag kl 18.30. Direkt kallelse till årsmötet kommer att utgå till anslutna flygklubbar i mitten av mars.

Välkomna!

MÅNADENS PROBLEM

(Se sidan 13)

Du skall noga studera BCL D 1.11, som innehåller bestämmelser för flygning i fjällområdet och som i stort omfattar följande.

1. I flygplan *skall* räddningsutrustning medföras bestående av nödproviant, campingkök med bränsle och kokkärl, matkärl, stormtändstickor, braständare och vanliga tändstickor, fickkompass, signalspegel, visselpipa, slidkniv, signalpistol, ficklampa, lista över signaler att användas vid signalering till luftfartyg på räddningsuppdrag, sovsäck för ombordvarande, skidor och stavar, snöspade, stearinljus, solglasögon och salicyltalg.

2. Förare och passagerare *skall* vara ändamålsenligt klädda.

3. Lämplig karta över aktuellt område *skall* medföras i flygplanet, t ex Svenska Fjällkartan.

4. Färdplan *skall* inges till närmaste flygtrafikledningsorgan.

5. Flygplan *skall* vara målat så att god kontrastverkan mot omgivande terräng, snö etc, erhålls.

6. Flygplanet bör vara försett med radiotelefonutrustning eller med portapel radiosändare.

Utöver detta skall Du omsorgsfullt gå igenom Informationscirkulär 94/1964 ang flygning under vinterförhållanden bl a inhämtade av uppgifter om landningsplatsers användbarhet, ytbeskaffenhet m m.

Obs! Du bör vara en erfaren flygare när Du ger Dig in i fjällområdet.

T I L L S A L U

På grund av nybygge säljes hangar

passande Auster el likn. 1.800:—. Lätt att montera. Tel eft kl 20 0372/300 01. Postadr L Odgaard, Lagan.

Duplicerat kompendium i navigation

omfattande kravet för privatflygcertifikat, kr 25:—. J-O Vossman, Delsbo, tel 0653/151 51.

REKLAMFLYGLAP

Bes o godk 130 st x 1,5 m, 28 st x 3,0 m. Bill vid snabb affär, event byte m bättre bil.

K E Hellström, Vikstensvägen 63, Johanneshov. Tel 08/48 90 33.

MFI-9,

mörkerutrustad, King KX 100 med VOR, 650 tim. 2-4-sitsigt sporrhjulspl kan ev ingå i bet. Tel: 0498/580 68 kl 18-21.

Handbok i radiotelefonering och -navigering

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

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

Begagnad sittfallskräm

Borås Flygklubb, Box 664, Borås 1. Larsson tel 033/11 68 40 efter kl 18.

Begagnad SUNAIR SA 360

14 V VHF flygradio. Kr 2.500:—
OSTERMANS AERO AB
Tel 28 28 40 ankn 24

Ö N S K A S K Ö P A

Begagnad Piper Cub, tandem

Betalar bra pris.
Svar till "Billet No", KSAK-NYTT f.v.b.

Flottörer till Super Cub "150"

önskas köpa.
Kiruna Flygklubb, Fack 153, Kiruna C

Flottörer till Cub

önskas köpa. Tel: 0481/112 28.

LEDIGA PLATSER

Stockholms Segelflygklubb önskar

SEGELFLYGLÄRARE

under juni-juli.

Svar till Sven Sörenson, Tillflykten, Drottningholm. Tel 772 03 80.

U T B I L D N I N G

Kurs för utbildning av

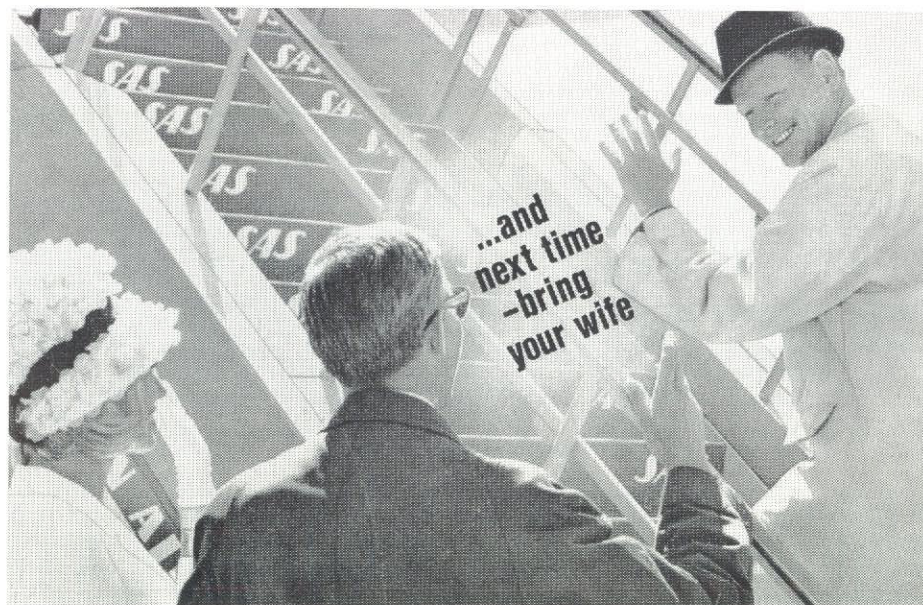
BITRÄDANDE FLYGLÄRARE

startar den 14 mars 1966 i Linköping. Kursplanen godkänd av Luftfartsstyrelsen.

Upplysningar genom arrangören

LINKÖPINGS FLYGKLUBB

Adress: Saab, Linköping. Tel 013/12 09 00



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 trivselsfråga. Den amerikanske affärsmannen representerar helst i hemmet — han tar det som naturligt framför allt om hans affärsresor 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

