

## ERCOUPE 415 D. SE-BFY

Gångtid 300 tim. I utomordentligt gott skick. Har endast flugits av ägaren själv. Alla föreskrivna modifikationer och förstärkningar äro vidtagna. Förutom sedvanlig instrumentutrustning finnes gyro-horisont och -kompass, klocka etc. Radio Narco-Simplifier.

## SK-12. SE-BXI

Har just besiktigats och godkänts efter genomgången fullständig översyn. Nya vingar, ny klädsel, motorn översedd och reparerad hos SAAB samt 0-ställd.

Båda planen kunna beses i Höganäs efter hänvändelse till Flygplatsvakt Nilsson. Intresserade ombedes vidare kontakta

Dir P Eg Gummesson, adr Örskellunga, tel 0435-511 27

## AUSTER

Lycoming motor 850 t. kv. t. grundöversyn. 12 mån. luftvärdighetsbevis. El. start. Ex. tank. Bogserkoppl. m m.

Pris kr 17.000: —, Ev. goda bet.-villkor.

### Bröderna Fredricson Flygservice

Torslanda flygplats  
Tel Göteborg 62 00 89

## BONANZA

Full instr. ILS ADS Autopilot

## FAIRCHILD

VHF radio och skidor

Båda flygplanen i utmärkt skick

Tel Göteborg 031/19 39 02

# FIGGE BERGMAN

## FLYGPLANÄGARE

Vi står gärna till tjänst med reservdelar och tillbehör samt goda fackmannaråd. Vi förmedlar översyner och reparationer.

### Dagens specialerbjudande:

#### TÄNDSTIFT

KLG V12/2 ..... 15:—

Champion C26 ... 8:—

Champion C26S .. 9:—

Kärallundsgatan 63 A, Göteborg Ö - Tel. 25 61 10



Maj 1961

Redaktör och ansvarig utgivare: *Georg H Dérantz*. Adress: Kungl. Svenska Aeroklubben, Malmskillnadsgatan 27, Stockholm C. Telefon: 23 23 65 (växel).

Prenumerationspris: Endast helår 5:—.

Postgirokonton (KSAK) 555 70.

### Annonspriser och annonsformat

1/1-sida (130×185 mm) 220:—

1/2-sida (130× 90 mm) 145:—

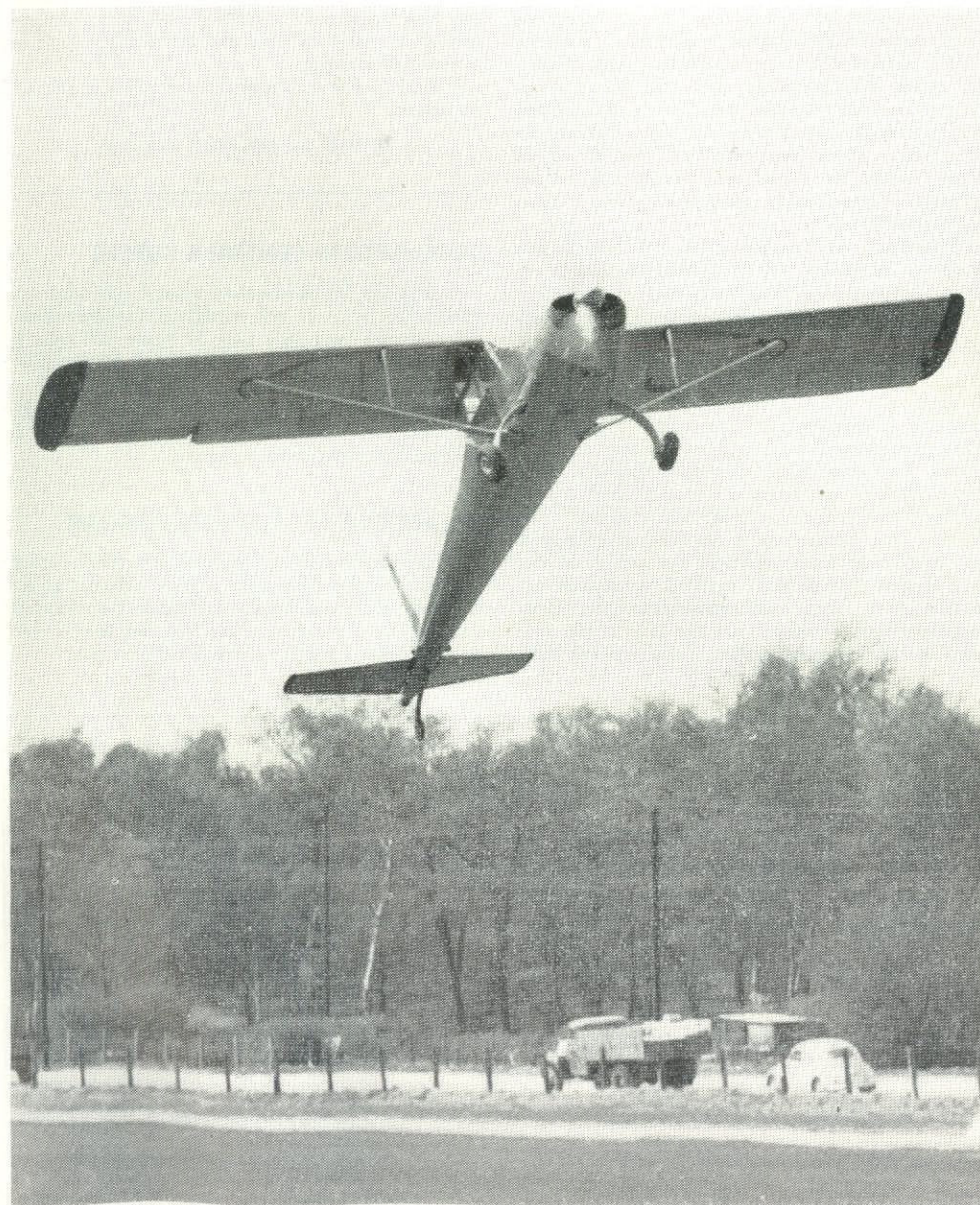
1/2-sida ( 62×185 mm) 145:—

1/4-sida (130× 45 mm) 80:—

1/4-sida ( 62× 90 mm) 80:—

Radannonser (spaltbredd 62 mm)

millimeterpris 1: 10



# Flygplan med två världsnyheter

har presenterats av Malmö Flygindustri

Två världsnyheter har nyligen presenterats på Bulltofta Flygplats i Malmö, då en helt ny flygplanstyp — MFI-10 Vipán — för första gången visades av AB Malmö Flygindustri — flygplanet har ju tidigare beskrivits i KSAK-NYTT. Redan det yttre — den betydligt slätare och mera blankpolerade ytan än på vanliga flygplan — vittnar om den ena av nyheterna, nämligen byggsättet med s. k. sandwichkonstruktion, som konsekvent genomförts på såväl kropp, vingar som roderytor. Den andra världsnyheten är landstället, som tillverkats i glasfiberarmerad plast.

Prototypen är i första hand ett forskningsflygplan, byggt för att ge praktiska erfarenheter i det utvecklingsarbete som Trelleborgsgruppen bedriver på den armerade plastens område. Som underleverantör till SAAB har AB Malmö Flygindustri också samarbetat intimt med detta företag, särskilt ifråga om utveckling av armerade plastkonstruktioner samt kombinationen armerad plast-lättmetall. "Vipán" har också utformats för en rad nyttouppgifter och därvid har man följt den specifikation, som försvarsstaben utarbetat i samråd med bl. a. civilförsvarsstyrelsen och KSAK. "Vipán" har således inte endast fyllt en forskningsuppgift utan även utformats praktiskt för att bli en del i flygets "arbetshäst" med bl. a. sådana arbetsuppgifter som ambulansflygningar, spaningsflygningar inkl. fotoflygning, civila och militära förbindelseuppgifter, lätta frakter inkl.

fallskärmsfällning, skolflygning och flygbogsering. "Vipán" passar även som serviceflygplan inom industrin samt för transport av arbetskraft till långt avlägsna platser — två användningsområden som torde bli allt mera aktuella inom svenskt firmaflyg.

"Vipán" har en toppfart av 240 km/h vid havsytan.

Se bild på omslagets 1:a sida!

## SEGELFLYGETS CENTRALA KURSER

Enligt till flygklubbarna utsänd inbjudan anordnar KSAK i år två segelflyglärorekurser den 28 maj—24 juni och den 30 juni—26 aug, en byggledarekurs den 4—24 juni och en materieförvaltarekurs den 25 juni—1 juli.

Samtliga kurser anordnas på Alleberg och för alla gäller att anmälningstiden utgår precis en månad före inryckningsdagen.

## UTLÄNDSKA SEGELFLYGTÄVLINGAR

Från Finlands Flygförbund och från Nederländska aeroklubben har KSAK erhållit inbjudan att med en förare delta i resp länders mästerskapstävlingar, i Finland den 4—17 juni och i Nederländerna den 20 maj—2 juni.

19  $\frac{20-22}{5}$  61

## Flygdag och Motorflygtävling i Sundsvall

Sundsvalls Flygsällskap, som i år firar 25-årsjubileum, har härmed äran inbjuda till

**Flygdag och Motorflygtävling å Sundsvall-Härnösands flygplats  
under tiden 20—22 maj 1961.**

Anmälan om deltagande i tävlingen kan göras per brev till: Flygdag 1961, Box 408, Sundsvall eller telefon 060/137 50 Björkbom.

Alla sportflygare hälsas hjärtligt välkomna till en trevlig pingsthelg i Sundsvall.

# FLYG- LOTTERIET

STARTAR

# 15 MAJ

- Nyaste SAAB 96 (42 hästar med flygkvalité!) utgör tre förnämliga toppvinster.
- Flygfisken, den jättepopulära helplastbåten från Malmö Flygindustri, komplett med motor.
- En lång rad ultramoderna TV-apparater från Philips.
- Förnämliga vinster för över 105.000 kronor!

LOTTPRIS 3:—

# Haverier och

# flygsäkerhet

## DYSTRA ERFARENHETER

1. Den 6 nov. 1959 havererade en PA 22 på Linderödsåsen, varvid föraren dödades och passageraren skadades. Troligen har föraren flugit på ganska låg höjd i själva molnkanten och plötsligt kommit in i dimma, varvid han under en sväng kolliderat med den stigande terrängen.

2. Den 31 maj 1960 havererade en KL 107 vid nödlandning på en myr ett 50-tal km NO Kiruna. Ingen av besättningen skadades, men haveriet förorsakade ett stort pådrag av flygräddningstjänsten. Flygplanet hade vid flygning Ersmark—Kiruna kommit in i dåligt väder och flugit vilse. Då molnen gick allt lägre ner i backen och bensen var på upphållningen tvingades föraren göra en nödlandning.

3. Den 27 aug. 1960 havererade en Hornet Moth i Vättern utanför Huskvarna. Föraren och passageraren omkom. Föraren hade försökt sig fram till Jönköping genom ett dimbälte som låg över S. Vättern. Sannolikt har han försökt gå ned på lägsta höjd för att följa vattenytan och därvid på grund av bleke ej kunnat urskilja vattenytan utan kolliderat med denna.

4. Den 28 jan. 1961 havererade en PA 22 på Ardennernas slutning i Belgien, varvid föraren och två passagerare omkom. Flygplanet flög in i dåligt vädersområde och kolliderade med hög skog i stigande terräng.

5. Den 29 april 1961 havererade en Cessna 172 vid Hierden i Holland. Ingen skadad. Enligt preliminära uppgifter har flygplanet nödlandat på grund av bensinbrist troligen till följd av felorientering vid uppträdande väderförsämring.

Alla dessa haverier är typiska väderhaverier. De beror delvis på bristande förberedelser men framförallt därpå att föraren ej i tid stoppat flygningen och vänt om mot bättre väder. Hade de kunnat undvikas genom en viss instrumentutbildning? Ja, kanske haveri nr 1 men knappast något av de övriga.

Vi har inte råd med sådana här haverier. De drabbar inte bara de närmast berörda. De drabbar hela privatflyget. Hur kan de undvikas?

Det finns ett sätt att undvika haverier av den här typen — att i tid vända mot bättre väder.

## VÄND TILLBAKA I TID

En distansflygning måste förberedas ordentligt. Väderleksläget skall studeras, väderleksprognoser inhämtas. Men var försiktig med att lita på gynnsamma prognoser och tag varning av de ogynnsamma.

Flyg alltid *klart under moln*, alltså även klart under nedhängande molntrasor och slöjor. Om då uppstickande skog och byggnader börjar komma för nära är det hög tid att vända om.

Snart kan vi hoppas på att ha motorflygchefer vid alla flygklubbar. Det är motorflygchefens uppgift att se till att distansflygningar förbereds på rätt sätt, att ge råd och vägledning och att avstyra sådan flygning som en förare ej anses mogen eller rätt preparerad för. Det föreligger dock ännu en viss brist på motorflygchefer. KSAK hoppas på luftfartsstyrelsens ekonomiska medverkan för ordnandet av motorflygchefskurser.

## LUFTFARTSSTYRELSEN FÖRESLÅR INFÖRANDE AV INSTRUMENTFLYGNING I PRIVATFLYGAREUTBILDNINGEN

*I en rundskrivelse till landets flygskolor har luftfartsstyrelsen meddelat avsikten att införa en begränsad instrumentflygutbildning som krav för privatförarcertifikat. KSAK har inhämtat yttrande från klubbar med skoltillstånd. Förväntande nog har klubbarna inte reagerat så kraftigt som väntat. Man hälsar väl med tillfredsställelse åtgärder för flygsäkerhetens höjande. Det gör som bekant även KSAK men KSAK anser den tilltänkta åtgärden vara högst tvivelaktig. Problemet är emellertid mycket intressant, inte minst ur psykologisk synvinkel — ett område som då det gäller flygutbildning väl ingen ägnat sig så mycket åt här i landet som KSAK:s generalsekreterare.*

”Frågan om införande av viss utbildning i instrumentflygning som krav för erhållande av

Forts sid 24

## KSAK TVIVLAR OCH FÖRESLÅR UTREDNING

”Det är av primär betydelse att en flygare som ej innehar full instrumentflygningskompetens förbereder och genomför sin flygning på sådant sätt att han inte kommer i den situationen att marsikten förloras eller minimivärdena för VFR flygning underskrids. Stor omsorg måste ägnas åt denna fråga under flygskoleutbildningen. Efter avslutad utbildning bör särskilt mindre rutinerade flygare övervakas och vägledas.

Vad som enligt aeroklubbens uppfattning i första hand erfordras i berörda avseende för flygsäkerhetens höjande är *dels* en undersökning vilka åtgärder som kan vidtagas för att förhindra att en privatflygare oavsiktligt förlorar VFR-kontrollen, *dels* en utredning angående minimikraven för behörighet för instrumentflygning för privatflygare.

Bland åtgärder för att förhindra förlorad VFR-kontroll må nämnas förbättrad väderinformationstjänst och radioförbindelsetjänst samt — inom flygklubborganisationen — övervakning och vägledning för mindre rutinerade förare.

Man torde emellertid aldrig helt kunna eliminera risken för att en flygare vid en planerad VFR flygning kan komma i den situationen att han ej kan fortsätta men ej heller svänga tillbaka utan risk att förlora marsikt och referenspunkter. I en dylik situation är även en begränsad färdighet i flygning på instrument av värde och kan innebära räddning från en katastrof.

Då en situation enl ovan inträffar har föraren begått felet att ej i tid vända mot bättre väder. Det kan mycket starkt ifrågasättas, om ej en begränsad instrumentflygutbildning medför en frestelse att fördröja ett beslut att vända och därigenom ökar haveririsikerna. Med anledning härav anser aeroklubben uteslutet att införa begränsad instrumentutbildning som ett obligatorium innan frågan grundligt studerats och erfarenheter vunnits.

Under förutsättning att en utredning visar att det är befogat att införa begränsad instrumentflygutbildning återstår att avgöra lämplig tidpunkt för utbildningen, huruvida denna överhuvudtaget skall vara obligatorisk samt vilken

kontroll som erfordras för att kompetensen vidmakthålles.

Det kan ifrågasättas om den ur utbildnings-synpunkt lämpligaste tidpunkten ligger på ett så tidigt stadium som under certifikatutbildningen. Visserligen är det troligt att receptiviteten är störst under pågående utbildning för certifikat. Det är emellertid tänkbart att bättre resultat vinnes då ytterligare erfarenhet uppnåtts, framförallt är det tänkbart att frestelsen att övervärdera egen förmåga då är mindre, liksom risken för att en för tidigt lagd instrumentflygutbildning kan medföra en viss instrumentbundenhet. Erfarenheter bör inhämtas rörande utförda försök att inlägga instrumentutbildning på ett tidigt stadium.

Frågan huruvida en begränsad instrumentflygutbildning bör vara obligatorisk (som krav för certifikat) sammanhänger med frågan ang lämplig tidpunkt för utbildningen men är framförallt beroende på huruvida alla privatflygare behöver en utbildning av detta slag. Av de personer som skaffar sig privatförarcertifikat ut-

Forts sid 24

## KLOKA SYNUNKTER FRÅN SAS FLYGKLUBB

”Av skäl, som anges nedan, ber vi dock att få anmäla en avvikande mening till rekommendationen.

1. Instrumentflygning bör endast utföras av härtill meriterad och erfaren förare, som kontinuerligt bibehåller sina kunskaper häruti. *Alltså instrumentbevis.*

2. Privatflygare bör endast utföra flygning med sikt och navigering efter kartläsning men gärna kontrollera sin flygning och navigering med hjälp av flyginstrument, radio etc. Det bör sålunda noga inpräntas för privatflygaren att han städe skall planera och utföra sin flygning så, att han inte kommer i en sådan situation, att hans flyghöjd och sikt underskrider minimivärdena för VFR flygning. Eller med andra ord och för det här aktuella fallet: att föraren *i tid* vänder mot bättre flygväder/altern. — flygplats eller i nödfall nödlandar.

Forts sid 25



## FRÅN ÅRSMÖTET

### Nya styrelseledamöter i KSAK:

Direktör G Nilsson, Nyköping  
1. trafikledare F af Petersens, Visby  
Kapten C G Rydelius, Jönköping.

Med anledning av att Frivilliga Flygkårens ledning skall omhänderas av KSAK beslöt årsmötet att styrelsen skulle utökas med representanter för:

Kungl Civilförsvarsstyrelsen. (Byråchef I Müller och Byrådirektör B Klinge, suppl, är utsedda.)  
Chefen för försvarsstaben.

### Ledamöter i valberedningen:

Major E Christell  
Posttjänsteman L Grahn  
Arkitekt O Håkansson  
Byrådirektör K Svansson  
Försäkringstjänsteman R Algotsson (suppl)  
Kapten C af Geijersstam (suppl)  
Plattsättare G Olsson (suppl).

### Förändringar i kommittéorganisationen:

Följande kommittéer avvecklades:

Tekniska kommittén, Flygfältskommittén, Kommittén för hjälpflyg och flygmedicin, Kommittén för flygisk fostran, Mottagnings- och klubbkommittén samt Byggekommittén.

Kvarstående kommittéer:

Motorflygkommittén, Segelflygkommittén, Modelflygkommittén, Fallskärmskommittén samt Juridiska Kommittén.

### Nytt stadgeförslag

Nytt stadgeförslag hade utarbetats av en härför tillsatt stadgekommitté under ordförandeskap av Generalmajor Silfverberg. I enlighet med årsmötets beslut kommer stadgeförslaget att efter viss bearbetning inom VU remitteras till flygklubbarna. Ändringsförslaget innebär dels en genomgripande modernisering, dels införande av de ändringar som erfordras med anledning av förändringarna i styrelsens sammansättning.

På förslag av Stockholms FK beslöt årsmötet att en informationsbroschyr med anvisningar för den flygintresserade ang flygutbildning, upplysningar om KSAK:s och klubbarnas verksam-

het etc skulle utarbetas. Klubbarna skall kunna rekvirera broschyren och distribuera densamma med bifogade lokala upplysningar.

Förslag från Kalmar FK ang *invrättande av en skaderegleringsfond för motorflygplan* föranledde en livlig diskussion. På grund av flygplanbeståndets nuvarande sammansättning med en massa olika typer av flygplan av högst skiftande ålder saknas förutsättningar för en skaderegleringskassa som omfattar alla flygplan. KSAK undersöker emellertid om det är möjligt att komma fram till en enhetlig typ för skogsbrandbevakning och med ett sådant flygplanbestånd som utgångspunkt kunna åstadkomma en skaderegleringskassa på samma sätt som för segelflygets Bergfalke. Om något sådant skulle vara möjligt, skulle det säkerligen i hög grad befrämja en högeligen önskvärd standardisering.

Med anledning av Landskrona FK:s förslag att KSAK skulle upptaga förhandlingar med generaltullstyrelsen om en *förenkling av bensinskattefrågan* meddelades, att frågan ang restitution av bensinskatt för flygändamål enligt meddelande från kontrollstyrelsen, om möjligt med tillämpning från 1. juli i år kommer att lösas på enklast möjliga sätt.

Borås FK hade föreslagit att *prenumerationsåret för KSAK-NYTT* skulle räknas 1. april—31. mars. Därigenom skulle klubbarna hinna revidera sina medlemsförteckningar, som skulle vara KSAK tillhanda den 15. mars. Förslaget vann allmänt gillande.

### Årsavgifterna för 1962

Årsmötet beslöt att de anslutna klubbarnas avgifter skall utgöra kr 10:— per medlem, vari ingår kostnaden för KSAK-NYTT.

De direktanslutna medlemmarnas avgifter. Före de direktanslutna medlemmarnas årsmöte tillställdes medlemmarna en rundfråga ang avgiftens storlek. På denna förfrågan erhöles något hundratal svar. Det uträknade medeltalet av dessa svar var en avgift på kr 41:—. De direktanslutna medlemmarnas årsmöte ansåg höjningen något för hög och enades om att till KSAK:s årsmöte föreslå en höjning av årsavgiften till kr 35:— för enskilda medlemmar och motsvarande höjning för juridiska medlemmar.

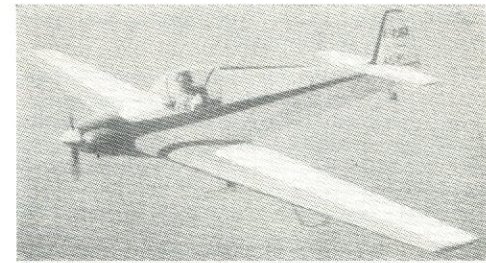
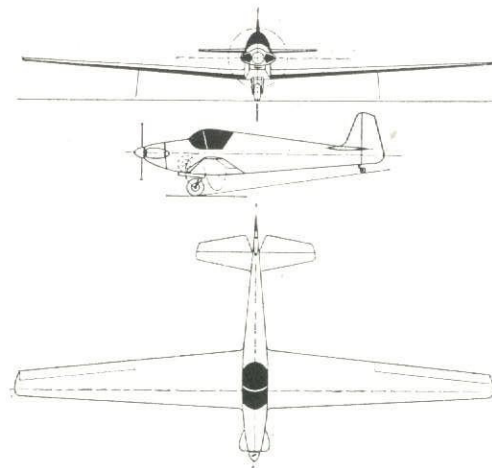
Styrelsen ansåg emellertid att ärendets avgörande borde uppskjutas på grund av de få osäkra förhållandena ang KSAK:s klubblokaler och andra förhållanden, vilka förhållanden styrelsen hoppades bättre skulle kunna överblickas under hösten.

Årsmötet beslöt på styrelsens förslag att be- myndiga styrelsen att (efter de direktanslutna

# Fransk motorseglare

## René Fournier

RF 01



gång ha de egenskaper som utmärker ett bra motorflygplan och ett bra övningssegelflygplan. Det sista är naturligtvis det viktigaste. Typen har berättigande endast om den har sådana egenskaper att det räcker med segelflygcertifikat för att få tillstånd att flyga typen — såsom fallet är med Motorspatz. Det finns ingenting som tyder på att inte detta skulle kunna gå för sig. Skillnaden mellan RF 01 och Motorspatz är inte så stor.

En intressant sak med den här kategorien av flygplan — de må nämnas motorseglare eller motorsegelflygplan — är att de knyter ett nytt band mellan segelflyget och motorflyget och bör kunna erbjuda en ny väg till motorcertifikat — inte precis en genväg, men dock av intresse för många.

RF 01 är utrustad med ett enhjligt indragbart landställ och styrbart sporrhjul. För sid-

René Fournier RF 01 är ett nytt franskt plan tillhörande den odefinierade kategori som vi brukar kalla motorseglare. Men, säger man, RF 01 motsvarar en ny formel och man kan snarare tala om ett motorsegelflygplan, *avion planeur*, än om en motorseglare, *motoplaneur*.

Om man nu ska skilja på motorseglare och motorsegelflygplan så kanske definitionen på en motorseglare borde vara ett segelflygplan med hjälpmotor, avsedd för tillfällig användning under det att ett motorsegelflygplan kan flygas antingen som motorflygplan varvid motorn får användas i kontinuerlig drift, eller som segelflygplan med motorn som starthjälp.

Det väsentliga är emellertid inte namnfrågan utan egenskaperna. RF 01 påstås på samma

medlemmarnas hörande därest en höjning utöver kr 35:— skulle förekomma) i samband med styrelsens höstsammanträde fastställa årsavgiften för 1962.

Vid såväl styrelsesammanträdet som årsmötet diskuterades frågan ang nedsättning av medlemsavgifterna för juniorer, vid medlemskap i flera klubbar etc. Denna fråga är enligt styrelsens uppdrag under utredning av Verkställande Utskottet.



Scheibe SB-25, 2-sitsig motorseglare med 40 hk Brändmotor

balansen svarar en ståltrådsbåge under vardera vingen. Prototypen har en 25 hk VW-motor, som ger en marschfart av 150 km/tim och bensinförbrukningen 8 lit/tim. För serien avses en 35 hk motor, som är lättare än VW. Bränsletanken rymmer 28 lit. Ytterligare en tank rymmande 60 lit är förutsedd.

*Det kan i det här sammanhanget vara av intresse att se vad tyskarna ställer för krav på en motor-seglare:*

#### Data och prestanda

	25 hk VW	35 hk	Jmf med Motor-spatz
Spännvidd m	11,20	11,20	14,06
Längd m	5,90	5,90	6,25
Vingyta m <sup>2</sup>	11	11	11,8
Tomvikt kg	225		235
Max flygvikt kg	350		345
Vingbelastning kg/m <sup>2</sup>	31,8		29,3
Effektbelastning kg/hk	14		
Marschfart max km/t	150	180	130
Startsträcka m	140	100	120 <sup>1)</sup>
Lägsta sjunkhast km/t	1,5	1,3	1,0 <sup>2)</sup>
Stallfart km/t	75	65	50
Räckvidd km	500	1000	(2,5 tim)
Stighastighet vid 0 m (m/s)			1,5
Glidtal			1: 20 <sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> Vid vindstilla, 15° C och flygvikt 345 kg.

<sup>2)</sup> Med stillastående propeller.

#### Bestämmelser för motorseglare (Tyskland)

- Motorseglare skall vara konstruerad på sådant sätt att den utan risk för skador kan landa på dåliga fält (plöjda åkrar etc).
- Flygvikten får ej överstiga 700 kg.
- Minsta sjunkhastigheten med stillastående propeller får ej överstiga 1,5 m/s.
- Stallhastigheten (med utfällt landställ, motor på tomgång och bromsar utfällda) får ej överstiga 65 km/t.
- Under horisontalflygning får flygplanets hastighet ej överstiga 150 km/t vid fullgas.
- Startsträckan till 15 m höjd får ej överstiga 600 m.
- Stigtiden till 300 m får ej överstiga 4 minuter.

## KSAC:s ständiga kommittéer från årsmötet mars 1961

### Motorflygkommittén

Kapten R von Essen (ordförande)  
 Direktör S Hallström (vice ordförande)  
 Byråingenjör B Kellin  
 Civilingenjör P E Modin  
 Reklamkonsulent S O Nestius  
 Civilekonom B Nilsson  
 Plattsättare G Olsson  
 1. Trafikledare J O Ohlsson  
 Kapten T Trotsman  
 Civiljägmästare C af Ugglas

### Segelflygkommittén

Civilingenjör S A Hansson (ordförande)  
 Arkitekt O Håkansson (vice ordförande)  
 Ingenjör O Esping  
 Posttjänsteman L Grahn  
 Ingenjör T Löf  
 Fanjunkare H Molander  
 Kapten P-A Persson  
 (4 vakanser)

### Modellflygkommittén

Flygdirektör S Stark (ordförande)  
 Lagerchef C-E Aunér (vice ordförande)  
 Direktör B Beckman  
 I. Serviceman P-A Eliasson  
 Kemigraf G Kalén  
 Ingenjör L Larsson  
 Herr T Larsson  
 Ingenjör H Schmitterlöw  
 Kadett C Söderberg

### Fallskärmskommittén

Kapten O Falkerheim (ordförande)  
 Major C-O Wrång (vice ordförande)  
 Kapten R von Essen  
 Fanjunkare C Håkansson  
 Överfurir S Jonsson  
 Byråingenjör C O Nordlander  
 Överfurir T Samuelsson  
 Arméingenjör H Åstrand

### Juridiska kommittén

Advokat A Elmström (ordförande)  
 Advokat D Bergman (vice ordförande)  
 Byrådirektör E Nylund

# T R E L Ä G E R

## Segelflygarna erövrar svensk fjällterräng

### SEGELFLYGVERKSAMHETEN UNDER LÄGRET I ÄRE

Segelflygläret i Äre, tiden 25 mars—9 april, som samlat ett 40-tal segelflygare från Östersund, Sundsvall och Stockholm disponerade en Bergfalke, en Weihe och en Baby Falk från Östersunds Flygklubb. Från Sundsvalls Flygsällskap, som endast deltog under första veckan, kom en Bergfalke och en Baby. Som bogserflygplan disponerades en Super Cub och en Auster.

Vädret tillät flygning alla dagar utom en, oftast med mycket goda förutsättningar. Sålunda avlades icke mindre än 6 femtimmarsprov, fördelade på fem olika dagar. Vissa dagar flögs över 20 timmar. Totala antalet starter blev 215, flygtiden 170 timmar.

De stora höjderna nåddes aldrig, topphöjden översteg vid intet tillfälle 2.800 meter. Tillfälle till vågflygning erbjöds dock såväl några dagar i mitten på första veckan, som i slutet på andra veckan.

Prestationen framför andra stod Björn Lindhed för. Vid sin premiärtur i Wiehe fick han i tur och ordning prova på termik, hang och våguppvind och förstod att anpassa sig så smidigt efter de skiftande förutsättningarna, att han kunde landa med såväl fullgjort femtimmarsprov som med Äreveckornas bästa höjdvinst, 2.200 meter. Han fyllde 16 år i november och är väl för närvarande Sveriges yngste segelflygcertifikatinnehavare.

Vi hoppas, att de resultat som erhållits under vinterns läger i Grövelsjön, Ottsjön och Äre ska stimulera andra klubbar till nya initiativ. För Östersunds Flygklubb är närmast en viss bevakning av vågorna över Ovixsfjällen aktuell, detta utan att på något sätt ändra på Äreveckan.

#### Resultat:

Flygdagar 15 av 16;  
 Flygtid, segelflygplan 170 timmar,  
 bogserflygplan 31 timmar  
 Antal starter, segelflygplan 217.

### EN SEGELFLYGPLATS I FJÄLLEN: GRÖVELSJÖN

Med fjällvindars bevägenhet fick Sverige 9—23 april en ny segelflygplats vid norska gränsen, Grövelsjön i norra Dalarna. Där inledde Borlänge-Domnarvets flygklubb ett praktiskt nordiskt samarbete av angenämt slag: normmännen levererade lävåguppvind från sina vackra fjäll till svenska segelflygare, vilka utnyttjade dem på bästa möjliga sätt. De bästa utnyttjarna var den kvartett som fick guld-C-höjdvinst. Ingemar Backholm, Borlänge, steg till 5.200 m över havet och fick en höjdvinst av 3.900 m. Avestaflygaren Kjell Bergman kom till 4.200 m, höjdvinst 3.200 m. För Christer Lingqvist, Falun, blev siffrorna 4.600 och 3.175. Lennart Lindström, Stora Tuna, nådde 4.400, höjdvinst över kopplingspunkten 3.100 m.

Det skulle aldrig falla dessa gröna — så när som på en annan kvartett — Hans Frendin, Borlänge-Göteborg, Gunnar Carle, Hedemora,

Kjell Bergman och Carl Sundin, Avesta — som i början av 50-talet ordnade en "expeditionen i expeditionen" i Äre — fjällsegelflygare att yvas över en enda dags fina resultat. Men att Grövelsjön är en bra segelflygplats håller segelflygarna från Rommeled styvt på.

— Efter de här 14 dagarna har vi funnit platsen mycket lämplig, säger flygchefen Rune Enström. Men vi måste undersöka mer, vi kan ha haft tur, och därför hoppas vi få fortsätta proven nästa år. Vi fick prova vindar från syd, sydost, sydväst, väst och nordväst. Högst steg vi i de västliga vågvindarna. Det tycktes bära varifrån vinden än kom och på slutet kopplade segelplanen loss redan efter fyra minuters bogsertid på 75—100 m höjd och steg till ett par tusen meter. Kommunikationerna är förstas mindre bra till Grövelsjön än till de jämtländska segelflygplatserna, järnvägen går ju bara till Särna och sedan är det åtta mil till målet. Vägarnas kvalitet — nej, nu ska vi vara snälla men nog borde de som har ansvaret för vägarna tänka på att Grövelsjön är en turistort i stark frammarsch men att "marschtakten"

minskas av usla vägar. Som det nu är slutar vägen dessutom vid Sjöstugan ett stycke från sjön, vilket är tråkigt för oss och turisterna som vill ta ner sina bilar på sjön.

### En jämförelse

mellan vårens tre segelflygläger ger följande talande siffror:

I Grövelsjön flögs under 14 dagar med två segelplan 92 timmar på 109 starter, medeltid per flygning 50 minuter. Fyra guld-C-höjder. Topp höjd 5.200 m över havet.

I Åre flögs under 14 dagar med fem segelplan första veckan och tre plan andra veckan 170 timmar på 215 starter, medeltid per flygning 47 minuter. Topp höjd 2.800 m. Sex femtimmarsprov för silver-C. (Uppgifterna lämnade av tandläkare Nisse Nässén, Östersund.)

I Ottsjö flögs under tio dagar med fem segelplan 75 timmar på 95 starter. Två guld-C-höjder. Topp höjd 4.800 m. ö. h. Två femtimmarsflygningar. 35 timmar flögs i våguppvin- dar. (Uppgifterna lämnade av Rolf Algotsson, Stockholm.)

Det bör med bestämdhet betonas att resultaten från en så begränsad tid inte kan ligga till grund för en på något sätt definitiv bedömning av resp. terrängs lämplighet för segelflyg men man gör ingalunda orätt i att tala om en glädjande likvärdighet platserna emellan. Att flyga i våg- uppwind är även bildligt en himlastormande upplevelse. De som varit med om sådant unnar gärna andra detsamma. Tre lägers sammanlag- da kapacitet ger en hel del svenska segelflygare möjligheten nästa vårvinter!

Några fakta om materielen m. m.:

Vi hade en 90 hk Piper Cub (L-4), ett segel- plan, Bergfalke och ett d:o Weihe. Bergfalken bogserades luftvägen (de första som segelflög i Grövelsjön var Gunnar Carle och Martin Johansson). Weihe'n åkte flygplanvagn. Biträdan- de lägerchef var klubbens segelflygchef Karl- Axel Sundberg. Bogserpilot var första veckan doktor Sven-Owe Häggquist, Falun, andra vec- kan Birger Liljeroth och ständigt avbytare Rune Enström. Inflygare på platsen var främst "läg- rets jojo", segelflyglärare Gunnar Carle, som därmed fick 12 flygtimmar till sina tidigare c:a 250. Vi bodde gott hos Olssons i Strömsbo, Stor-



*Många intressanta molnformationer lägrade sig ofta över Grövelsjö- lägret, inte minst våg- moln, som visar vägen till himla- stormande upp- levelser ...*

*En varg från fjällen jagas av den tvåsit- siga Bergfalke? Nej tvärtom, lägrets mas- cot, schäfern Cum, jagar segelplanet.*



säteren, och åt gott på Storsåtra pensionat. Segelplanen övernattade på sjöns enda holme, kallad Holmen, ungefär mitt i sjön för att vara nära till hands vid vilken startriktning som helst.

Tillkomsten av en tredje segelflygplats i fjäl- len har hälsats med glädje och entusiasm av representanter för segelflyglägren i Åre och Undersåker. Tandläkare Nisse Nässén i Öster- sund vill åstadkomma ändring på reglerna för ett lagpris som uppsats av Teknikens Värld-

Flyg att redan i år gälla inte endast "dem däruppe" i Åre utan alla lag som noterar topp- resultat i våguppwind över fjällvärlden över huvud taget. Guld-C-kvartetten i Grövelsjön fick en sammanlagd höjdvinst av 13.375 m och tre av dem skulle alltså ingå i det segrande la- get om tandläkare Nässéns ridderliga initiativ "går vägen".

Ledaren för segelflygexpeditionen till Ottsjö, segelflygchefen i Eskilstuna, stockholmaren Rolf Algotsson, tog vid ett Åreläger initiativet till



Från Ottsjöläget  
bjöds ett fascinerande  
molnspel.

T .h. Rolf Algotson  
bade all anledning  
att se belåten ut.

Rolf Algotson:

## VÅGSPELET VID OTTSJÖN

ett Karl-Erik Övgårds minnespris, som utdelas för individuell prestation i våguppvind. Det skulle i så fall tillfalla Ingemar Backholm, som vid Grövelsjöläget fick topphöjden 5.200 m över havet.

Aeroklubbens rikssegelflygtävling har fått en fin start med de höjder som uppnåtts vid årets segelflygläger. I år får man räkna även med dalkarlarna, tack vare läget i Grövelsjön.

Till vårvintern 1962 bör förstås de spridda erfarenheterna om fjällens generösa våguppvin-  
dar om möjligt samordnas och teoretiskt ut-  
nyttjas på förhand. Om alla goda krafter sam-  
sas skulle man väl kunna kombinera forskning  
med de turistiska kvaliteter som under många  
år präglat vårt fjällsegelflyg (därmed inget ont  
sagt om min födelsesocken Åre).

Harald Millgård.

Sedan ett 15-tal år tillbaka har vid påsk-  
tiden en skara segelflygare dragit till fjälls, alla  
gripna av "bacillus lenticularis". Målet har  
varit lävägorna i lufrummet kring Åreskutan.  
Värdskapet har Östersunds Flygklubb stått för  
och visst har trevningen varit stor under dessa  
"Åreexpeditioner". Ur vågflygsynpunkt är  
årenejden dock inte rätta stället, därom är både  
forskare och segelflygare alldeles eniga.

Efter alla dessa år i Åre var det alltså hög  
tid att söka andra utgångspunkter för att nå  
kontakt med "de stora" lävägorna i den jämt-  
ländska fjällvärlden. Området kring de östli-  
gare Oviksfjällen har sedan länge intresserat me-  
teorolog Lennart Larsson på F 4 och det är utan  
tvekan bästa platsen för sk ren vågflygning.  
Basen skulle då vara på Storsjön vid Hallen.

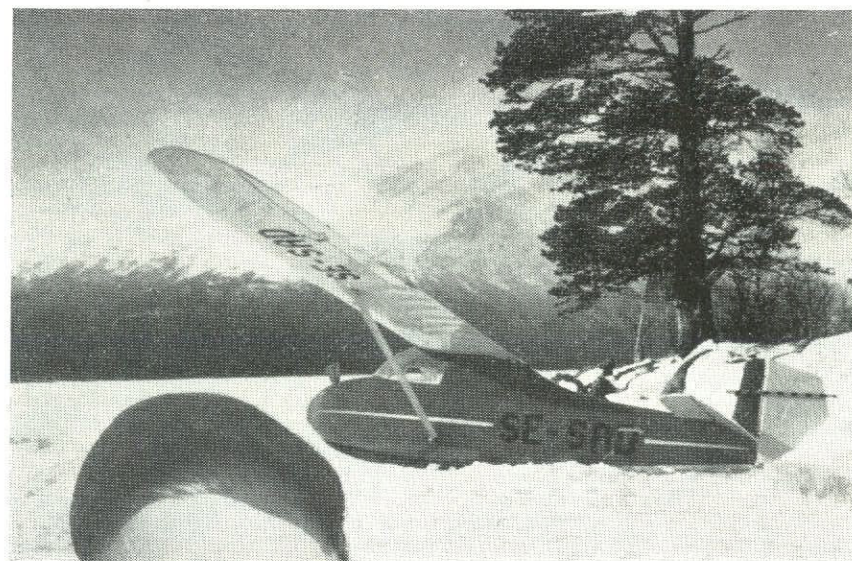
Men lävägsituationerna är oberäknliga och  
ledigheten begränsad. Under den korta tid som  
står till buds vill åtminstone sörlänningarna  
s a s ha fjällen utanför stugknuten, även om  
risken för snöbyar, vilka alltid följer i vågor-  
nas kölvatten, är större ju längre in i fjällvär-  
lden man kommer.

Ottfjället synes rent orografiskt vara ideal-  
bildare av lävägor — relativt högt och långt  
och med sträckning 90° mot den mest för-  
härskande vindriktningen, sydväst. Vid dess fot  
har man Ottsjön som utmärkt flygbas och på  
dess norra strand ca 700 meter upp i backen  
Ottsjö by — en oas för stressade 60-talsmän-  
skor.

I detta lufrum borde alltså vid gynnsam vä-  
derlek finnas möjlighet att nå höjder upp till  
6.000—8.000 meter. Så resonerade de fjällflyg-  
vana inom Eskilstuna Flygklubb och fann  
snart likasinnade i Linköping och Västerås.

Efter ett halvårs noggranna förberedelser in-  
togs programenligt Ottsjö Fjällgård den 25 mars  
av ett 30-tal segelflygare jämte fruar, och med-  
förande 5 segel- och 3 motorplan. Att ge segel-  
flygarnas alltid lika tålmodiga äkta hälfter en  
chans till härlig avkoppling fjärran från disk,  
tvätt och ungar var en tungt vägande faktor  
i arrangemangen.

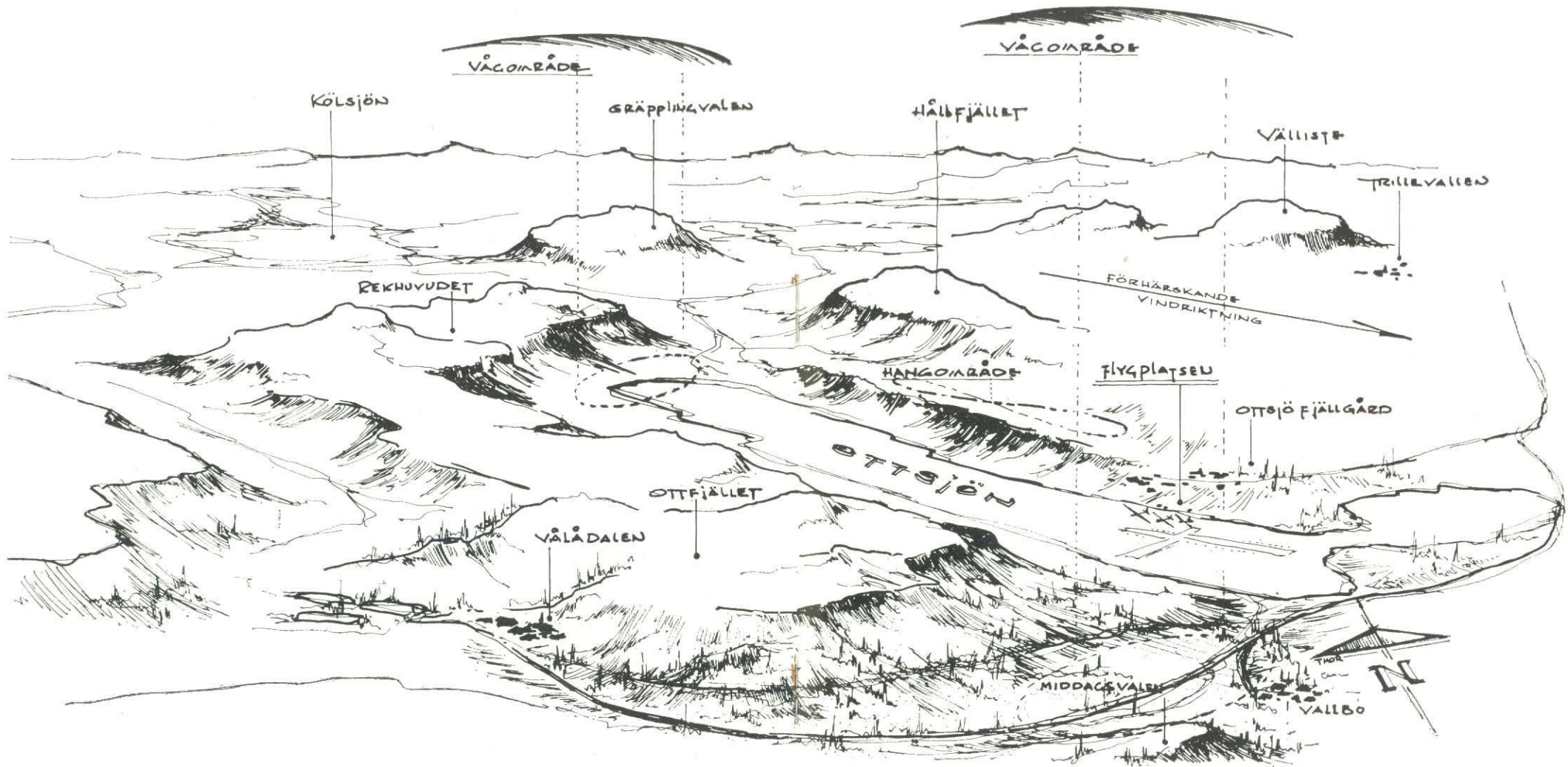
Och allt lyckades perfekt — utom för den  
TV-fotograf, som i två dar kämpade mot en



envis snöyra för att till slut få ett knappa två  
minuters TV-program med slätstrukna start-  
och landningsbilder. Men det bjöd vi på!

Urstyre meteorologen Lennart Larsson till  
trots rådde storm och snöyra de första tre da-  
garna, allt medan transportsläpen från mel-  
lansverige fördes upp till Ottsjön med stor  
skicklighet, då närmast från F 4. I väntan på  
att stormen skulle bedarra meddelades teoretisk  
undervisning, beledsagad av film i bl a hur att  
flyga "vind för väg", och snart nog skulle det  
i praktiken visa sig, vilka som sovit på dessa  
lektioner.

Den tredje dagen, d v s den 28 mars blev en  
snöskovelns nationaldag. Snön låg solgnistrande



men tung över landskapet och flygplanen. Sidorodren varslade emellertid om var den första "snöskotten" kunde angripa nederbörden. Fram på dagen hade alla plan identifierats och ett efter ett lättade flygsläpen försiktigt trevande sig inåt fjällvärlden på jakt efter hang- och våg-uppvindar.

Det skulle dock dröja ännu ett par dagar innan den numera myndiga "stabsmaskinen" Hütter H 17 med alpine vågräven själv (för!) bakom spakarna fick ordentlig kontakt med den s k Vallbo-vågen, med bärkraft upp till ca 3.100 meter. (Alla höjdangivelser avser höjden över havet.)

Under hela fjällflygveckan kom vinden enst från NV, vilket gjorde Ottfjället till stora delar ineffektivt som vågbidare. Således uppstod vid den nu rådande vindriktningen två av flygarna utforskade vågområden (se teckning). Under relativt lugna och soliga eftermiddagar utnyttjades dessutom söderslutningarna mot Hållfjället till hangflygning, d v s den bärande uppvinden var den varmluftström, som genom solgasset sökte sig upp över fjällbranterna.

Väderlekstypen var alltså ej idealisk för de planerade övningarna. På höjder upp till 2.500 meter var luften ganska labil och snöbyar från upplösta cumulus låg varje dag på lur och drog

förbi som stora ridåer, döljande allt i sin väg. Byarna var av lokal karaktär och ställde till mycken förtret, även om de ur flygsäkerhets-synpunkt var relativt ofarliga.

Vallbovägen fanns förmodligen på plats redan på onsdagen, den 29 mars, men på grund av snöbyarna och eftersom inget lenticularis-moln hade visat sig, förblev den oprövad. På långfredagens förmiddag stod vägen dock där, hög och mäktig, och nästan kusligt majestätisk (se bild). Den såg ut att ligga ett par mil bort, varför allt stannade vid beundran. Ett par timmar gick, men så gjordes Hütter klar för ett försök. Alla följde spånt denna aerodynamiska

bacill, som efter urkopplingen steg som en kork! Nu blev det liv i lägret och inom en timme var alla segelplanen på plats i den lugna våguppvinden.

Vindstyrkan höll sig denna och de följande dagarna omkring 40 km/tim upp till 4.000 meter, vilket i viss mån förtog tjustringen i att kunna stå blickstill i lufströmmen och bara stiga, alldeles lugnt utan en rörelse. Att se de höga fjällen krympa och bli till kullar och kullarna till ett gnistrande snölandskap, ja, känslan man då erfor var obeskrivlig och uppväger allt det andra på marken, alla uppoffringar i arbete och i pengar.



# Rädda Skarpnäck

Det har länge stått en strid om Skarpnäcks vara eller icke vara.

Skarpnäcks egendom inköptes av Stockholms stad 1922 i avsikt att på Skarpnäcks gårde anlägga en flygstation för landflygplan. Härför reserverades ett område om ca 152 har.

År 1933 kom beslutet att anlägga Bromma. Samtidigt upphävdes reservationen om Skarpnäcksfältet.

Vid världskrigets utbrott hösten 1939 blev frågan om flygfält på Skarpnäck på nytt aktuell. Avtal träffades mellan flygförvaltningen och staden ang anläggning av ett mindre flygfält till en beräknad kostnad av 1.200.000 kr, varav staten skulle bidra med 60 %, dock högst 720.000 kr mot att staden bl a förband sig att underhålla fältet i fred samt att i krig eller vid större krigsövningar hålla fältet tillgängligt för det militära flyget. Fältet blev färdigt i nuvarande skick 1943.

Påskaften uppvisade samma väder, och nu var det bara "att gå rätt upp i stiget". Rolf Fredell, Västerås, tog 5-timmars och flög nästan hela tiden på ca 3.000 meter. Ibland tvingades han dock av kylan ned till fjällnivå. Frostbildningen på plexiglashuvorna var ett stort bekymmer för alla.

Fram på dagen ökade vindstyrkan och vid 14-tiden kopplade Sture Rodling ur på 1.000 meter. Stiget var 5 m/sek, men avtog till 3 m/sek på 2.000 meter och sedan kontinuerligt för att bli 1—0,5 m/sek på 4.600 meter. På denna höjd avbröts flygningen. Samtidigt befann sig Göte Olsson, Västerås, i Hüttertern och nådde i lävågen bakom Rekhuvudet 4.800 meter! Stiget var då fortfarande 1 m/sek, men flygningen avbröts p g a kyla och frostbildning. Till dessa avlästa variometervärden bör läggas flygplanets egen sjunkhastighet, som för Hüttertern är ca 1 m/sek.

Trots den relativt svaga vindstyrkan och den ogynnsamma vindriktningen (NV), nåddes som synes goda resultat. Två guld-C-höjder och två 5-timmarsflygningar samt flera höjdvinster över 2.000 meter registrerades. Därtill kommer den praktiska erfarenheten av vågflygning, som alla deltagarna gavs tillfälle att pröva på och förundra sig över.

Termik i all ära, men tänk Er stark och stabil skiktad SV-vind tvärs över Ottfjället till nästa år, då blir det synd om de svenska höjrekorden!

Skarpnäcksfältet förvaltas av idrotts- och friluftsstyrelsen och upplättes utom för segelflyg för olika slag av idrott, viss motorsport, polisens och brandkårens övningar m m. Motionflyg är ej tillåtet annat än under "exceptionella omständigheter".

Stockholms segelflygklubb har i mer än 20 år haft sitt stamtillhåll på Skarpnäck. Redan 1943 fick klubben ett 25-årskontrakt på användning av fältet. Detta ersattes 5 år senare med ett 10-årskontrakt och efter dettas utlöpande 1958 med 1-årskontrakt.

Förbudet mot motorflyg på Skarpnäck är ett svårt avbräck. Det gäller att finna lämplig väg för att häva detta. Första förutsättningen är emellertid att fältet bibehålls som flygfält.

Åtskilliga försök har gjorts att komma åt Skarpnäck för bostadsbebyggelse. Det senaste var en motion i stadsfullmäktige hösten 1959. Efter en av stadskollegiet företagen ingående utredning avslogs motionen den 19 december 1960.

Stadskollegiets utredning är av stort intresse ty därav framgår bl a de olika förvaltningsorganens inställning till frågan.

Ärendet har bl a remitterats till Luftfartsstyrelsen som svarade att man bör räkna med en betydande ökning av det privata lätta motorflyget. Särskilt framhåller Luftfartsstyrelsen den sannolika utvecklingen av företagsflyget (business aviation) som i USA har en mycket stor omfattning men i vårt land nu endast förekommer i obetydlig utsträckning. Genom den nu pågående utbyggnaden av nya flygplatser i landet kommer förutsättningarna för detta slags flyg dock att förbättras i avsevärd grad. För den sålunda ökade verksamheten är det värdefullt att ha tillgång till ett flygfält även inom Stockholms södra stadsområde.

Luftfartsstyrelsen anser vidare att man på längre sikt med säkerhet har att räkna med korthållsflygtrafik av betydande omfattning och av ett slag som nu knappast förekommer i vårt land. Flygplanindustrien bedriver betydande utvecklingsarbete för att få fram för detta ändamål lämpliga typer. Det råder inget tvivel, säger man, om att detta arbete kommer att leda till resultat genom utveckling av STOL-flygplan. Med korthållsflyget anser man sig kunna räkna med trafik på så korta sträckor som 30 km. För Stockholms stad med dess stora utsträckning måste man räkna med minst två flygplatser för sådant flyg, varvid förutom Bromma Skarpnäck skulle vara lämpligt.

Vidare framhåller luftfartsstyrelsen att de lättmanövrerade flygplan som kommer ifråga för nämnda verksamhet kan förutsättas vålla mindre bullerstörningar än som är fallet med nu använda trafikflygplan, bl a därför att de har större möjlighet att undvika flygning över för bullerstörningar känsliga områden.

Fastighetskontoret framhåller, att man måste vinna större klarhet ifråga om luftfartens utveckling och därigenom erforderliga luftfartsanläggningar i stockholmstrakten innan man vidtager sådana åtgärder beträffande Skarpnäcks-fältet som kan utgöra hinder för den framtida utvecklingen på luftfartens område.

I stadsbyggnadskontorets yttrande finner man det märkliga uttalandet att det genom underhandskontakt (!) med olika militära organ (Försvarsstabens flyg- och försvarsavdelning och Stockholms försvarsområdesstab) har kunnat konstateras (!) att fältet nu knappast har någon betydelse ur militärflygets synpunkt. Med hänsyn till luftfartsstyrelsens remissyttrande framhåller man dock att man kan vänta en högst sannolik utveckling inom kort- och medeldistansflyget med mindre, icke-störande flygplan, vilket gör det önskvärt att i en stad av Stockholms storlek ha en flygplats i det södra stadsområdet.

Byggnadsnämnden avstyrker motionen och har därvid icke minst fäst avseende vid civilflygets väntade utveckling och angelägenheten av att hålla reserver för de utrymmesbehov som en med all sannolikhet väsentligt utvidgad flygtrafik torde komma att aktualisera.

Idrotts- och friluftsstyrelsen har avstyrkt motionen framförallt under motivering att fältet erfordras för den skiftande verksamhet, vartill det nu användes, vilken till såväl art som omfång blir alltmer omfattande år från år.

Gatukontoret avstyrker motionen under motivering att fältet ur park-, sport- och rekreationssynpunkt är en stor tillgång för stadsbefolkningen, varjämte ett framtida behov av en inom de södra förortererna någorlunda centralt belägen flygplats för privatflygplan och lättare kommersiella flygplan kan komma att uppstå.

## Vad gör KSAK?

KSAK följer frågan med största uppmärksamhet. Ett flertal uppvaktningar har gjorts hos stadens myndigheter. Bl a har ordf och generalsekr uppvakts stadsfullmäktiges ordförande. På KSAK:s förslag har Stockholms handelskammare tagit upp frågan med staden. KSAK har vidare i förvisning om att fältet fortfarande har ett militärt intresse gjort hänvän-



## GULD MEDALJÖR

KSAK:s guldmedalj har tilldelats direktör Erik Bergendahl, Göteborg. Direktör Bergendahl är född i Norrköping den 30 jan 1885 och har haft sin verksamhet förlagd till Göteborg sedan 1912, under åren 1924—1959 som verkställande direktör och kommissarie vid Svenska Mässan.

Direktör Bergendahl blev styrelseledamot i Aeroklubben i Göteborg hösten 1921, sekreterare i arbetsutskottet, v. sekreterare i styrelsen 1922—1925, sekreterare 1926—1933, 2:dre v. ordförande 1934—1949, 1:e v. ordförande 1950—1959, ordförande sedan 1960.

B. har vidare varit styrelseledamot i Göteborgs Flyghamns AB, i Sällskapet för Lufttrafik, i KSAK (1938—1942), i Göteborgs Aero AB samt i Internationella Flygtävlingarna 1923 och i Nordiska Flygmötena 1924 och 1927. Kommissarie för 7 flygutställningar i Trädgårdsföreningen, mässhallarna och Sjöfartsmuseet samt för Nordisk historisk luftfartsutställning på ILUG 1923.

B. har författat boken "Västsvenskt flyg under 25 år" samt minneskriften "Aeroklubben i Göteborg 1918—1958" jämte en mängd artiklar om flyg i tidningar och tidskrifter.

KSAK:s guldmedalj föregicks 1943 av samma medalj i silver och 1938 av KSAK:s förtjänstplakett i guld.

delse till militära myndigheter. Då det är uppenbart att fältet har stor betydelse för civilförsvaret och frivilliga flygkårens verksamhet har hänvändelse även gjorts till civilförsvarsstyrelsen.

# Anläggning och skötsel av sportflygfält



Thulinfältet i Landskrona såddes i september 1958 och invigdes i maj månad 1959. Ett vackert inslag i stadens grönområden.

Intresset för det "lilla flyget" är i starkt stigande i vårt land. Indirekt märker vi detta inom Weibullsholms Gräsektion genom ökat antal förfrågningar om, hur man anlägger sportflygfält. Nedan lämnas några anvisningar om hur jordbearbetning och sådd bör utföras för uppnående av en god turf, som tål starter och landningar året om, utan att nakna ytor eller slår uppstår. I övrigt hänvisas till Kungl. Luftfartsstyrelsens informationscirkulär 25/1958.

## Jordbearbetning

Markberedningen utföres på jordbruksmässigt sätt ungefär som en duktig lantbrukare gör för att uppnå god skörd av en spannmålsgröda. Fältområdet plöjes först, och då jorden i regel är full av ogräs, bör man helst räkna med ett par månaders välskött träda, innan sådden äger rum. Eftersom den lämpligaste sätiden är i slutet av augusti, bör man utnyttja vår- och försommarmånaderna till att utföra planeringen av marken. Från mitten av juli och fram till det är dags att så harvas en gång i veckan för att ta död på allt ogräs. Har planeringsarbetet ut-

förts med tunga maskiner, bör harvning några gånger utföras med en Marsk Stig kultivator till 20 cm djup, för att återställa jorden till god struktur efter packningen.

## Förrådsgödning

För att säkra en god utveckling och därmed bl a vinna resistens mot torka och vinterskador på gräset, bör jorden förrådsgödas med kalisuper, 1.500—2.000 kg per ha. Denna påføres sedan marken planerats men så pass tidigt att man med harv kan mylla gödselmedlet väl till ca 10 cm djup, vilket är rotzonen för turfgräs.

## Sådd

### Gräsfröblandning:

- 35 % Rödsvingel, Weibulls Original Reptans
- 25 % Rödven, Highland bent
- 20 % Ängsgröe, Weibulls Original Primo
- 15 % Engelskt rajgräs, Weibulls Original Wiris
- 5 % Kärrgröe.

Denna gräsfröblandning, som bl a sätts på Thulinfältet i Landskrona, har komponerats på grundval av resultat från många års försök och flera inspektionsresor till olika flygfält i in- och utlandet. Den kan givetvis behöva modifieras något från fall till fall efter rådande förhållanden.

### Såsmängd:

0,7—1,0 kg per 100 m<sup>2</sup> eller 70—100 kg per ha.

### Såddens utförande:

Sådden utföres bäst med en gödselspridare av tallrikstyp, som ger en mycket jämn spridning. Man kan även så från flygplan, då lantbruksflyget är utrustat med spridarapparater för detta ändamål och utför arbetet relativt billigt, ca kr 30:— per ha.

### Myllning:

Myllning kan ske med en lättharv eller endast genom att köra på kors och tvärs med en ringvält. Någon annan vältning skall ej förekomma, så länge turfen är ung.

## Övergödning

När gräset grott och nått en höjd av 2—3 cm övergödas med kalksalpeter, 300 kg per ha. Detta upprepas efter två—tre veckor. Man uppnår då en snabb etablering och täckning av marken. I fortsättningen övergödas fältet tre gånger per säsong: i april, juni och september månad, med 200—300 kg kalksalpeter per ha. Kalisuper kan behöva tillföras vartannat år i synnerhet om flygfälten är förlagda på sandjordsområden.

## Stenplockning

All sten, som sticker upp 3—4 cm över markytan och kan tänkas komma i vägen för gräsklipparen och skada denna, skall plockas bort. Mindre stenar kan man ringvälta ner i gräsmattan, när den är torr och gräset nått en höjd av 5—8 cm. Då tryckes småstenen ner i jorden. Sedan turfen slutit sig och täcker marken uppstår inga stenproblem, såvida ej gräsväxten är mycket dålig. Bra turfgräs växer över stenar och täcker dessa. (Jfr stenplattor som sjunker ner i villoträdgårdarnas gräsmattor.) Några uppfrysningrisker existerar knappast i en tät turf. Bästa tiden för stenplockning är dagarna innan man klipper mattan första gången.

## Klippning

Gräset klippes första gången, när det nått en höjd av 8—10 cm. Klippningshöjden bestäms till 5—8 cm. Klipp aldrig ett flygfält för hårt

## Motorflygchefer och tekniskt ansvariga



**KARL LENNART LÖTH**  
Tekniskt ansvarig **T 30**  
vid **Arboga Fk.**  
f: 4.2.23.  
Ingenjör  
Sturegatan 8 A, Arboga  
Tel: bost. 133 28, arb. 128 00



**AXEL H LARSSON**  
Tekniskt ansvarig **T 31**  
vid **Östersunds Fk.**  
f: 21.7.23. A-cert. 5130  
Järnvägstjänsteman  
Biblioteksgatan 31 A,  
Östersund  
Tel: bost. 125 08, arb. 179 00



**GEORG MAGNUSSON**  
Motorflygchef **M 42**  
vid **Västerdalarnas Fk.**  
f: 31.5.26. A-cert. 4081  
Vaktkonstapel  
Kvarnåker, Dala-Järna



**SIXTEN H JONSSON**  
Motorflygchef **M 43**  
vid **Stensele-Storumans Fk.**  
f: 24.5.24. A-cert. 4594  
Järnhandlare  
Stensele Järnhandels AB,  
Stensele  
Tel: bost. 13, arb. 131 50



**ERIK BORG**  
Motorflygchef **M 44**  
vid **Arbrå Fk**  
f: 7.3.19. A-cert 3822  
Ingenjör  
Parken C, Arbrå  
Tel: Bollnäs, bost. 401 43,  
arb. 403 80

under högsommaren. Vid ihållande torka blir gräset då lätt brunt och stagnerar i utveckling under lång tid. Klipp hårdare när tillväxten är som starkast exempelvis i maj och augusti och öka höjden på gräset under juni, juli samt september och oktober. Klipp sista gången vid månadsskiftet oktober—november.

# LFS VARNAR!

## OTILLÅTEN FLYGNING PÅ LÅG HÖJD

En trafikflygare har åtalats för att han under utförande av flygning för fotografering av villor och gårdar underskridit 300 meters flyghöjd över tätbebyggd del av samhälle. Vederbörande underrätt har sedermera dömt trafikflygaren att till Kronan utgiva sjuttiofem dagsböter för underskridande av lägsta tillåten flyghöjd.

*I BCL — T 1 angives under mom 3.1.2 följande:*

### Minimiflyghöjd

*Luftfartyg skall, utom då så är nödvändigt för start eller landning eller då tillstånd från luftfartsstyrelsen föreligger, framföras*

*a) över tätbebyggd del av samhälle eller över större folksamling på sådan flyghöjd att det i händelse av nöd kan landa utan otillbörlig fara för person eller egendom på jordytan; sådan flyghöjd må dock icke understiga 300 m över högsta hinder inom en radie av 600 m från luftfartyget,*

*b) annorstädes än vad som angives under a) på lägst 150 m höjd över marken eller vattnet.*

Föraren har jämlikt särskilt tillstånd från luftfartsstyrelsen varit berättigad att under utförande av fotograferingsflygning underskrida lägsta tillåten flyghöjd, då så erfordrades för uppdragets rätta fullgörande. För lågflygnings-tillståndet hade dock bl a följande villkor stipulerats: "Lågflygning får icke äga rum över tätbebyggd del av samhälle eller över större folksamling".

## FLYGNING MED RATT FÖR DUBBELKOMMANDO INMONTERAD

En privatflygare har utfört passagerarflygning utan att före flygningen — trots tillsägelse — avlägsna ratten för dubbelkommandorustningen, vilken var placerad framför en passagerare och åtkomlig för denne. Efter av luftfartsstyrelsen föranstaltat åtal har vederbörande av underrätten ådömts fyrtio dagsböter.

*I BCL — D 1.7 angives under mom 3.2 att bandspak (ratt) för dubbelkommando, vilken är så placerad att den kan åtkommas av passagerare, ovillkorligen skall avlägsnas före flygning.*

## FAI Europarally 1961

FAI:s populära Europarally har på grund av förläggningssvårigheter i de berörda länderna under augusti månad förlagts på ändrad tid och kommer att äga rum under tiden 6—10 september 1961.

Dr J Gaisbacher från Österrikiska aeroklubben kommer att organisera evenemanget och därvid samarbeta med aeroklubbarna i Österrike, Italien, Jugoslavien och Schweiz. Flygningen kommer att starta i Schweiz och färden går genom norra Italien över Nordjugoslavien och därifrån in i Österrike vid Graz med slutstation i Wien. Man kommer att ta emot högst 200 deltagare med max 85 flygplan och deltagarkostnaden kommer att bli ungefär densamma som 1959, då man tog ut 35 USA \$ per person.

Europarallyt, eller som det officiellt heter *FAI European Air Tour 1961*, kommer att kombineras med intressanta sight-seeingturer och tävlingsinslag. Vinnaren av varje dags tävling kommer att tilldelas "The Blue Gauntlets of FAI". Vinnaren av hela tävlingen får en inteckning i the "FAI Silver Joystick Trophy".

Förbered deltagandet redan nu och anmäl Edra planer för KSAK, som lämnar aktuella anvisningar.

## Flygdag och motortävling i Sundsvall

Sundsvalls Flygsällskap, som i år firar 25-årsjubileum har klämt till med jubileumsfirande i dagarna 3. Det hela inleddes på pingstaften den 20 maj då sällskapet har en jubileumsmiddag på restaurang Vindhem på Alnön. Medarrangörer för firandet av "Flygets afton" är Linjeflyg AB samt Hotell Knaust.

Pingstdagen inleddes kl 12.00 med ordergivning på Sundsvall-Härnösands flygplats och kl 15.30 startar motorflygtävlingen med moment 1. Navigeringsprovet. På kvällen blir det en enkel sammankomst för deltagande sportflygare. Användningstid går så i flygdagens tecken men den inleddes med att motorflygarna visar sig på styva linan i motorflygtävlingens moment 2. Landningsprovet.

Flygdagskommittén som står under Trafikledare Ingvar Björkboms ledning har lyckats trumma ihop ett strålande program och är det bara så att vädrets makter står Sundsvalls Flygsällskap bi så kommer det säkert att bli en stor, ja kanske en av de största flygdagarna i den norrländska flygarhistorien. (Se annons sid 2.)

## Tre sätt att semestra med SAS

### Semester med Allt-i-ett Natt-jet med familjerabatt Flyg-och-bila-service

SAS har tillsammans med resebyråerna inför den stundande säsongen presenterat flera nyheter, som innebär förbilligade alternativ till semesterresor.

De populära Allt-i-ett-resorna blir ännu billigare än förut. Här är i regel någon veckas hotelluppehåll och någon sightseeingtur inkluderad i ett allt-i-ett-pris, där också flygbiljetten ingår.

med ordinarie linjer. Det är sålunda ingen risk för inställda resor och man får bästa service på världens modernaste flygplan.

### Färdledare kan resa fritt

Klubbar och föreningar eller personalgrupper från ett företag, där 15 personer ansluter sig till gruppresan, får fri resa för färdledaren och även om bara 10 man kommer med lönar det sig bra för den som ordnar en dylik resa, eftersom han då kan påräkna 50 % rabatt på sin flygbiljett.

För övrigt är det bara utresan som måste göras i grupp. Hemresan kan ske individuellt vid valfri tidpunkt.

### Nattflyg och familjerabatter

Nedsatta nattpriser finns för närvarande på inte mindre än 8 destinationer och då resorna



Ett sådant arrangemang kan med utnyttjande av familjerabatter öppna nya möjligheter för semesterresenären. I Resebyråföreningens regi har man med utnyttjande av alla dessa specialpriser och familjerabatter lagt upp semesterresor till inte mindre än 59 platser i Väst- och Östeuropa, Egypten och Främre Orienten och dessutom Nordafrika och USA.

Resorna kan givetvis modifieras efter vars och ens tycke och smak, med valfri avresedag

## FLYGBÖCKER

### Tolfte året i luften

Allhems utomordentliga uppslagsbok "Ett år i luften" föreligger i sin tolfte årgång (1960—61). Årets bok är i likhet med de närmast föregående redigerad av Bill Bergman och S Artur Svensson.

Den nye flygvapenchefen, generallöjtnant Torsten Rapp, inleder med "En blick framåt" och fortsätter med fakta och reflektioner kring "Luftkrigföringens vapensystem". Bland det militära materialet märks i övrigt en text- och bildrevy över Saab 35 Draken, medan J 29 Tunnan i ett annat avsnitt presenteras som en "Silvergrå gammal dam".

Major Sven Lampell berättar kunnigt och medryckande om "Flygkonst och Showbusiness" och överstelöjtnant Tryggve Sjölin berättar om "F 2 inför robotåldern".

Trafikflyget behandlas bl a av byråchef Henry Söderberg, Luftfartsstyrelsen, i en artikel om internationell luftfart och en om charterflyget medan redaktör Sten Mårtensson presenterar långdistansjet och berättar om Convairs SAS-byggen.

KSAK:s speciella intresseområde bevakas av motorflygchefen överstelöjtnant Nils Lundgren, som skriver en uttömmande och klarläggande artikel "Att lära sig flyga" och av arkitekt Olle Håkansson som ger tips för utlandsresenärer med egna flygplan och drar en lans för land-

går med Caravelle-jet förvandlas nattresan till en liten kvällstripp på några timmar och på toppen av detta kommer familjerabatterna, som på nattlinjerna (utom London) gäller utan inskränkning under hela den tid som sträckorna trafikeras och som innebär 50 % på det ordinarie i och för sig låga nattpriset för åtföljande maka samt barn t o m 25 år. Fullt nattpris behöver bara betalas för en person i familjen.

### Kombinera flyg och bil

Låt flyget klara den långa vägen ned genom Europa så kan semestern börja utan tidsförlost t ex i Milano, Nizza eller vad som nu lockar. Låt resebyråerna ordna en bil nere på semesterorten så man riktigt kan tränga den nya miljön in på livet. Man behöver inte deponera något garantibelopp och bilen är helförsäkrad — och allt ordnas i förväg här hemma.

Tag kontakt med närmaste resebyrå som står till tjänst med detaljerade prisuppgifter om alla resealternativen och rabattmöjligheterna.

ningsstråken samt berättar om VM-tävlingarna i segelflyg.

Bergman—Svensson: *Ett år i luften* 1960/61, Allhems Förlag, inb. 18: 50.

KSAK har för sina medlemmars räkning inköpt en liten upplaga av "Ett år i luften", som av KSAK tillhandahålls till ett subventionerat pris av kr 13:— + porto.

### Rymdfart

Heinz Gartmanns "Raketernas århundrade" har översatts till svenska av civilingenjören Åke Hjerstrand. Boken synes vara en utomordentlig uppslagsbok för den som vill berika sitt vetande med fakta om raketeknik och rymdfartsproblem. Redigeringen med marginalrubriker gör boken lättläst och lätthanterlig vid sökandet av fakta. Dessa fakta kompletteras med avsnitt av science fiction-karaktär, som gör innehållet till en verkligt spännande läsning. Boken är aktuell fram till händelser 1960.

Heinz Gartmann: *Raketernas århundrade*. Hörsta Förlag, häft 34: 50, inb 39: 50.

Larsson—Landin: *Handbok i flygning* har som bekant varit slutsåld på förlaget. KSAK har lyckats komma över en liten restupplaga och så långt denna räcker kan vi nu leverera den till de anslutna klubbar som skall bedriva flygskolning.

Vi tillämpar som vanligt det subventionerade priset av kr 40:— + porto.

### För modellflygarna

finns kanske en del matnyttigt i "Hobbyboken 1961", där ungefär en fjärdedel av utrymmet ägnats åt flyg. Här behandlas huvudsakligen stunt och team racing. De rikt illustrerade artiklarna kompletteras med en hel del ritningar och bland de sistnämnda finns även friflygande modeller och radio representerade.

I övrigt har Hobbyboken särskilda avsnitt för järnvägar, racing, båtar, plastmodeller och foto.

Lennart Sundström: *Hobbyboken 1961*. Hörsta Förlag, häft 4: 80, inb 7: 50.

## Stor nordisk flygdag i Lübeck



Så här såg det ut i Lübeck 1956.

BOKA I TID!

Det blir ett upprepande av det stora evenemanget den 1 september 1956, då inte mindre än 50 svenska sportflygplan infann sig i Lübeck för att som gäster övervara den Nordiska Flyg-

dagen. Lübeck är en gammal hansestad med intima svenska förbindelser och man är stolt över dessa. Man får ett vänligt mottagande. Varje minut av 48-timmarsprogrammet var upptagen av evenemang förra gången och det blir likadant nu.

En av orsakerna till den livliga anslutningen var att deltagarna erbjöds stora förmåner i form av fritt uppehälle i Lübeck och fri bensin. Det blir något liknande nu. Alltså reservera dagarna för Lübeck. Närmare meddelande i nästa nummer av KSAK-NYTT.

## SM I SEGELFLYG

KSAK har inbjudit anslutna flygklubbar att delta i segelflyg-SM på Älleberg under tiden 9—18 juli, varav de tre sista dagarna är reservdagar att utnyttjas i händelse av ogynnsamt väder.

Den 8 juli är fastställd som ankomstdag till segelflygskolan och samma dag sker genomgång av handlingar, tilldelning av parkeringsplats och förläggning samt genomgång av materielen. Kl 20.00 sker genomgång av tävlingsbestämmelserna och på morgonen den 9 juli kl 09.00 är det meningen att alla deltagarna skall vara startklara.

Antalet deltagare kommer att maximeras och varje lag får bestå av förare med högst tre medhjälpare. Varje lag skall ställa två klubbmedlemmar till tävlingsledningens förfogande såsom funktionärer.

Sista anmälningsdag är den 1 juni och deltagaravgiften kr 250:— per lag, som inkluderar i tävlingen ingående starter, skall samtidigt inbetalas.

### REKLAMFLYGNING

#### FLYGREKLAM

Vi utför flygreklam med reklamsläp och med effektiv högtalaranläggning.

Vi säljer kompletta reklamsläp och alla tillbehör för flygreklam.

Ring eller skriv till

**TORD ANDERSSONS AERO AB  
FALUN**

Fack 626, tel kontoret Falun 178 70

Flygavdelningen Rommehed

Tel Borlänge 330 07

# Haverier och flygsäkerhet

Forts från sid 4 och 5.

## LUFTFARTSSTYRELSEN:

privatflygarecertifikat har vid olika tillfällen diskuterats och blivit allt mer aktuell. Den huvudsakliga anledningen härtill är att se i det förhållandet att vårt land under de senaste åren i betydande omfattning tillförts moderna mindre flygplan med god instrument- och radio-utrustning. Sålunda har sedan år 1956 omkring 150 nya lätta flygplan inregistrerats. Av dessa flygplan ha 61 full instrumentutrustning enligt BCL D 1.9. Hos övriga flygplan saknas i många fall endast något enstaka instrument, i allmänhet gyrohorisonten. Det är givetvis önskvärt att privatflygarna vid användning av dessa flygplan utnyttjar denna utrustning och därmed gör flygningen säkrare och lättare att genomföra både i vackert väder och framförallt i marginala väderförhållanden. Härför krävs emellertid att privatflygarna erhållit viss utbildning i instrumentflygning. Avsikten med denna utökning av privatflygarnas kunskaper och färdigheter i flygning är i huvudsak följande.

En förare har plötsligt flugit in i dåligt väder och väderförhållandena blir allt sämre, vilket gör fortsatt kontroll av flygplanet med hjälp av visuell referens till marken osäker eller riskfylld. Föraren låter därvid flygplanet intraga ett flygläge, som om det blir bestående, kan resultera i en sannolikt okontrollerbar manöver. Föraren skall då kunna återföra flygplanet till normalt flygläge på ett tillfredsställande sätt och sedan svänga tillbaka till lämplig kurs mot ett område, där han vet att flygbart väder råder, och samtidigt korrigerar sin flyghöjd och hålla en höjd, som ger honom en säker marginal till underliggande terräng och aktuella hinder inom området.

Om föraren kan göra detta konsekvent med bestämd och säker kontroll av flygplanet, är han en mycket säkrare privatflygare. Det är emellertid viktigt att det för föraren under utbildningens gång poängteras hur farligt det är att utföra flygning under sådana väderleksförhållanden, som här ovan angivits, och att den minimikunskap han erhållit i instrumentflygning kan visa sig otillräcklig och ödesdiger, därest han icke hyser tillbörlig respekt för flygning i dåligt väder.

Luftfartsstyrelsen har med hänvisning till ovanstående för avsikt att utöka kraven för erhållande av privatflygarecertifikat till att jämväl omfatta 5 timmar instrumentflygutbildning, varav minst 3 timmar skall vara instrumenttid under flygning och 2 timmar må vara instrumenttid på marken.

Som en konsekvens härav följer att flygplan, som användes vid instrumentflygutbildningen, skall vara försett med viss instrumentutrustning, exempelvis enligt de minimikrav, som finnas fastställda för IFR-flygning i BCL D 1.9 mom. 3.1.1. Styrelsen vill gärna få del av flygskolornas synpunkter på vilken instrumentutrustning, som skall erfordras i skolflygplanen.

Innan ovan nämnda ändrade bestämmelser sätts i kraft måste emellertid även flyglärarnas instrumentflygkompetens granskas och eventuellt kompletteras i de fall instrumentflygning icke ingått i flyglärareutbildningen."

## K S A K:

göres en (växande) del av sådana som har för avsikt att utnyttja flyget, t ex för resor av skilda slag eller för att utbilda sig till yrkesflygare. En del utgöres emellertid av personer, som har mindre bestämda planer, som använder flyget för avkoppling och hobby och väljer vackert väder för sina flygningar. För den förstnämnda gruppen kan en utökning av utbildningen vara naturlig under det den sistnämnda gruppen sannolikt gärna vill ställa sig avvaktande. Det är viktigt att den begränsade utbildningskapacitet som kommer att finnas användes på sådant sätt att de som i första hand önskar och behöver en utökad utbildning får tillfälle att tillägna sig den. Det är även viktigt att ökade utbildningskostnader ej onödigtvis åsamkas privatflygaren.

Vad beträffar utbildningens omfattning bör den vara helt avpassad för det mål som här uppställs, nämligen att kunna utföra en vändning tillbaka. Flygning med hjälp av kursgyro och horisont bör ej ingå i denna begränsade utbildning, som helt bör vara inriktad på flygning med hjälp av grundinstrument, varmed alla privatflygplan (som användes för distansflygningar) bör vara utrustade. Som en följd härav bör ej heller krav uppställas på att flygplan som användes för ifrågasvarande utbildning utrustas med gyroinstrument.

För att utbildning i instrumentflygning skall ha avsett värde måste även uppställas vissa krav på att färdigheten vidmakthålles. Krav på obligatorisk instrumentflygutbildning för alla privatflygare skulle därför medföra betydande ekonomiska och administrativa konsekvenser.

Sammanfattningsvis vill aeroklubben framhålla, att en begränsad instrumentflygutbildning i enlighet med Luftfartsstyrelsens skrivelse torde vara av tvivelaktigt värde. Däremot synes

förutsättningar böra skapas för att medgiva behörighet för utförande av instrumentflygning för privatflygare med utbildningskrav särskilt avpassade härför. Vidare bör en grundlig utredning företagas angående lämpliga åtgärder för flygsäkerhetens höjande i de avseenden som ovan berörts och som således tjäna det syfte Luftfartsstyrelsens skrivelse avser. En sådan utredning synes särskilt nödvändig med hänsyn till den tilltagande flygfrekvensen. Aeroklubben förutsätter att aeroklubben beredes tillfälle att medverka i en sådan utredning, som lämpligen kunde uppdragas åt en permanent kommitté med uppgift att verka för flygsäkerhetens höjande inom privatflyget."

## S A S FLYGKLUBB:

3. Vi anser att en viss begränsad instr.-flygutbildning i praktiken kan innebära, att

- (1) instrumentflygning onödigtvis utövas,
- (2) piloten överskattar sin förmåga,
- (3) vid felaktigt utförda manövrer, piloten kommer än mera in i dåligt väder med vilseflygning och "panik" som följd. Det bör särskilt beaktas att vid övergång till in-

## HUR ÄR DET I UTLANDET

I USA har man den s k 180°-regeln som lanserades av AOPA för en del år sedan och sedan förra året antagits av FAA som standardkrav vid prov för privatflygarecertifikat. Det är väl detta som främst föranlett luftfartsstyrelsens förslag.

Av gammal erfarenhet vet man dock, att man måste vara försiktig ifråga om att kopiera amerikanska metoder.

Hur gör man förresten i England, Frankrike och andra europeiska länder? Det hade varit intressant att i ett sådant här sammanhang få del av synpunkter från dessa länder men därtill har tiden varit för kort. Oss veterligen finns emellertid ingen motsvarighet till 180°-regeln i något europeiskt land. Det kan emellertid vara av intresse att i detta sammanhang göra ett utdrag ur en artikel i Flight 23 mars 1961. Däri beskriver Alastair Pugh AOPA:s 180°-regel, som är avsedd som en räddningsplan för oerfarna piloter ur en oavsiktlig IFR-situation.

### AOPA:s 180° rating

Hands off controls	Center needle
Gear down	Center needle
Throttle back	Center needle
Trim to mark	Center needle
Throttle — high R.P.M.	Center needle

The life you save will be your own

strumentflygning i en dylik situation piloten redan befinner sig på mycket låg höjd, vilket måste bedömas utgöra ett stort riskmoment.

4. För alla flygklubbar och innehavare av privatflygarecertifikat måste den begränsade instrumentflygutbildningen innebära en kraftig merkostnad. För en ekonomiskt driven flygskola blir det mera inkomster men förmodligen kommer det även att minska antalet nya elever på grund av ökade skolningskostnader.

5. Vissa minimibestämmelser för flugen instrumenttid per år eller dylikt torde ävenledes få införas och alltså ytterligare fördyra privatflygarens totala flygtid.

Rent administrativt torde detta bli en betungande och dyr syssla för alla parter.

Av sålunda framförda skäl av såväl säkerhetsmässiga som ekonomiska orsaker vilja vi med bestämdhet avstyrka den föreslagna nyordningen. Skall åtgärder vidtagas i detta sammanhang föreslår vi i stället att ett system introduceras, som tillåter en privatflygare att jämväl vara fullt utbildad för instrumentflygning och äga rätt inneha instrumentflygarebevis enligt gängse normer."

I Beechcraft "Bonanza" och "Debonair" och kanske andra flygplan finns följande instruktion på instrumentbrädan:

"I moln, styr bara med små rörelser av sidroderpedalerna. Rör inte ratten. Annars risk för oavsiktliga avancerade manövrer och haveri."

Grundtekniken är: *släpp ratten* (spaken), styr bara med sidroder, håll rak kurs med girindikator eller kursgyro, fäll ut stället för att öka luftmotståndet och minska farten, drag av gasen till nära tomgång, sätt höjdrimmen på ett i förväg utprovat och markerat läge (som vid bakersta tyngdpunktsläge ger en fart strax över planefart före landning), ställ propellerreglaget på liten stigning (högt varvtal), drag sakta på gas till ett i förväg utprovat och markerat läge på reglaget (som ger planflykt), sväng 180° med försiktigt tryck på sidroderpedalen (med girindikatorns "spade" kant-i-kant 3°/sekund). *Rör inte ratten* (spaken) förrän flygplanet är ute ur moln.

Om denna manöver inte för flygplanet ur moln på några minuter, minska gaspådraget, så att flygplanet sjunker med 400—500 fot/min = 2—2,5 m/sek, i nödfall ända ned till marken. Detta är trots allt ett säkrare sätt att överleva äventyret för en VFR-förare, som råkat i

en IMC-situation än om man försöker flyga på otillräckliga instrument med otillräcklig erfarenhet.

Hela tekniken är baserad på flygplanetns egen stabilitet, som i varje fall för de inledningsvis nämnda flygplantyperna fungerar som en autopilot och styr flygplanet mycket säkrare än en oerfaren eller otränad mänsklig pilot i IMC-väder.

#### Nödutgång ur IMC

släpp ratten	—	centrera spaden
stället ut	—	centrera spaden
drag av gas	—	centrera spaden
trimma till märke	—	centrera spaden
justera gas, propeller	—	centrera spaden

Det är Ditt liv som ska räddas!

## VÄLKOMNA till LANDSKRONA

Landskrona Flygklubb hälsar alla flygare välkomna till Thulin-fältet strax norr om staden. Det är visserligen ännu ej officiellt öppnat för trafik, men landningstillstånd erhålles efter hänvändelse till klubbens ordf Disponent Ossian Feuk, tel 0418/144 67.

Trafikledning med briefing etc finns ännu ej, men förtullning och passkontroll kan ordnas efter varsel. Bensin och olja kan fås genom klubben.

Utmärkt campingplats och badstrand i nära anslutning till fältet, ja man kan t o m få hyra fullt utrustade semesterstugor blott 800 meter från klubbhuset, där tillfälliga övernattningar kan tänkas.

Fältet kommer att utbyggas i vår. Planerad hangar och verkstad uppföres sydost nuvarande stråk, 800×150 meter.

Med hänsyn till bebyggelse i närheten av fältet är styrelsen angelägen om att gällande säkerhets- och trafikföreskrifter noggrant iakttagas samt att passage över närliggande bebyggelse och idrottsplatsen undvikas.

Det är lämpligt att före landning passera fältet i vänstervarv för att bestämma landningsriktning med hänsyn till vind, pågående flygverksamhet eller utlagt märke. (Vindstrut sydostkanten av fältet.) Flygutbildning pågår ofta med både segel- och motorflyg samtidigt.

Hjärtligt välkomna önskar

Landskrona Flygklubb.

### REPRESENTANT SÖKES

#### SVENSKT FLYGFÖRETAG SÖKES

att handha försäljning av de amerikanska AIRCOUPE flygplanen samt service.

Sänd detaljerade upplysningar om organisationen till ensamförsäljaren för Europa,

**AIR RENT LIMITED,**  
Stapleford Aerodrome,  
Essex, England

### ÖNSKAS KÖPA

**BABY FALK EL. LIKN.**  
samt vinst i gott skick.

Curt Östrand, Fruängsgatan 62, Nyköping

#### FLYGPLANVAGN

önskas hyra eller köpa  
före juli månad. — Svar till

Ake Nordlund, 5 div, F 11, Nyköping

#### BOGSEFLYGPLAN

Svar med sedvanl. uppg. till "Moth, SK 12"  
d. t. k. f. v. b.

#### SEGELFLYGPLAN

Svar till "Baby, Olympia" d. t. k. f. v. b.

### TILL SALU

#### AUSTER Mk V,

0-ställda vingar. Motor 0-290-3, 600 tim  
e g ö, med ljuddämpare och kabinvärme,  
självstart, radio, skidor m m.

IBE, Box 39, Skönsberg

#### CONTINENTALMOTORER

1 st A-65 och 1 st C-75. Grundöversedda  
och 0-ställda. Svar till

SAS Flygklubb, Bromma 10

#### AUSTER V J1

3-sitsig. Motor: 100 hk, Cirrus Minor II.  
Pris: 12.000:— kronor.

#### PIPER TRI-PACER 135

4-sitsig. Motor: 135 hk, Lycoming.  
Radio: Narco  
Riklig instrumentering.  
Pris: 28.000:— kronor.

#### ASAFLYG

##### AB Stockholms Aero

Box 1124, Bromma 11. Tel 28 29 90

#### SILVAIRE LUSCOMBE 1960

Fabriksny Luscombe 8 F med 90 hk Continental-motor säljes till förmånligt pris. Detta robusta helmetallflygplan kan om så önskas levereras med flottörer och med bogseringskoppling för segelflyg.

Hänvändelse till

#### Norse Aviation A/S

Postboks 103, Oslo. Tel: 42 49 97—42 64 68

#### BABY-FALK

nybesiktigad och i utmärkt skick säljes  
fullt flygklar för kr 2.000:—.

Henry E. Thor, Box 53, Eskilstuna

#### LUFTDRIVNA GIRINDIKATORER SAMT VARIOMETRAR

Arboga Flygklubb

**ACKNOWLEDGE:** Vi presenterar AERO-PROGRESS autentiska inspelningar av radiotrafiken i luften.

Grammofonkurser, hi-fi LP album, för Er som vill lära eller repetera instrumentflygning och luftens radiospråk. Amerikanska ATR piloter är Dina lärare.

TOWER COMMUNICATION — 35:00, ATC CLEARS — 35:00,  
INSTRUMENT FLIGHT — 49:00, THEORY OF FLIGHT —  
35:00, ON COURSE ON THE GLIDE PATH — 35:00, inkl.  
textböcker, kartor m. m.

Sändes mot postförskott. Kontakta oss idag.

#### OVER

E. T. Oldenburg A.B.  
Styrmansgatan 7  
STOCKHOLM Ö.

Telefon: 67 42 60.

#### CESSNA 182 A

Total gångtid 900 tim. utrustad för IFR flygning. Utrustning: 1 VHF MK5 90/180 kanaler, 1 VHF Simplexer VC 27 med 27 kanaler, VOR VOA3, ILS Localizer, ILS Marker, LEAR ADF 12 E radiokompass, vacuumpump, pitoheat m. m. Motor och flygplan 0-ställt, radioutrustningen grundöversedd, i övrigt är flygplanet i alla detaljer jämförbart med nytt samt har flugits av samma pilot sedan anskaffningen.

Svar per telefon Hälsingborg:

042/509 10 kontorstid

042/514 15 efter kontorstid



Friggag. 10, Göteborg C. Tel. 19 21 05

CONTINENTAL flygmotorer  
McCAULEY propellrar  
RANDOLPH spännlack och färger  
NARCO radio  
EXIDE batterier  
WEEMS navigationsskivor  
Radiotillbehör  
Fplväv, engelsk och amerikansk  
Flyginstrument  
Tändstift  
AN-delar (bult, mutter etc.)  
Hjälpaggr. (magn., förg. etc.)  
samt övriga tillbehör och  
utrustningsdetaljer