



Nya kartor i serien 1:250 000

Tre nya kartblad har utkommit i den populära serie som KSAK till subventionerat pris tillhandahåller sina medlemmar, 35 (Skellefteåtrakten), 37 (Stensele-Sorsele) och 39 (Luleå-Haparanda). Hittills utkomna kartblad: 1-15, 18-20, 22-23, 33-35, 37-39, 42-43, 45-46. Medlemspriset är 3:50 per blad (ordinarie pris 4:15). KSAK, Skeppsbron 40, Stockholm C, tel. 08/23 23 65.

Tiger Moth med skidor

motor GMI, gångtid ca 700 timmar.

.. Bogserbil typ Volvo 90 hkr. (el.system erf. tillsyn)
1 par **metallskidor Federal 2005.**
2 par **Skidor Sk 12**
2 sts **Avgaskrökar**
Arboga Flygklubb, Arboga

SK-12

SE-BRZ i välvärdat skick. Motor 150 timmar kvar till grundöversyn. Reservmotor 550 timmar total gångtid. Skidställ finnes. Riktigt med reservdelar. Värmlands Flygklubb, Box 544, Karlstad. Telefonförfrågningar: Ark. Olle Håkansson, tel kontoret 054/50070, hem 188 64.

Tri Pacer 1956 års modell

1 300 t, i utomordentligt skick. Brevsvar: Karl Klitte, Persgatan 58, Hälsingborg.

Piper Cub L-4

m vingtankar, ny-grundöversedd säljes, ev. uthyses. Åke Wallin, Box 24, Ånge.

Ö N S K A S K Ö P A

Flottörer till Auster

I B E, Box 39, Skönsberg, tel: 060/660 30.

G-Babyhuv

Tel: 08/48 67 47.

Baby el. Baby-Falk

Per Ivarson, tel: arb. 0513/503 00.

Continental-motor

85 (ev. 65) hkr m. minst 200 tim kvar.
Åke Wallin, Box 24, Ånge.

A N S T Ä L L N I N G A R

Norrköpings Automobil- & Flygklubb anställer segelflyglärare

under sommaren 1963. Rum ordnas kostnadsfritt. Svar med uppgift om löneanspråk till Jan Ahlström, Sandgatan 28, Norrköping.

Flygmekanikerelev

med A-cert söker anställning. Svar till "4 år", KSAK-NYTT, fvb.

Bogserförare

önskar arb. under sommaren. Svar till "Vingar", KSAK-NYTT, fvb.

Segelflyglärare

sökes för en el. två kurser juni-juli. Svar: Stockholms Segelflygklubb, c/o Sörensson, Tillflykten, Drottningholm, tel: 08/72 03 80.

Segelflyglärare

erhåller anställning under sommaren. Svar till Västerdalarnes Flygklubb, Dala-Järna, tel. 20620.

FLYGHEF

Motorflyglärare sökes för anställning som flygchef vid Linköpings Flygklubb - Östgötaflyg. Verksamheten omfattar mellan 3-4.000 flygtim per år och sysselsätter för närvarande 3 personer. Närmare upplysningar kan erhållas genom ing O Esping, tel 013/28145. Linköpings Flygklubb



NUMMER 1 ARGÅNG 6 • FEBRUARI 1963



Organ för
Kungl. Svenska Aeroklubben
och
Frivilliga Flygkåren



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

Utgivningsdag omkr den 20 i utgivningsmånaden.

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

Redaktör och utgivare: Georg H Dérantz.

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

Prenumerationspris: 5 kronor per helår. Prenumerationsperioden omfattar enligt årsmötesbeslut tiden 1 april-31 mars nästföljande år. För prenumeranter som tillkommer efter den 1 april kan tidigare under året utkomna nummer icke garanteras.

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

Annonsformat och annonspriser:

1/1-sida (130×185 mm) 350: -
1/2-sida (130× 90 mm) 230: -
1/2-sida (62×185 mm) 230: -
1/4-sida (130× 45 mm) 125: -
1/4-sida (62× 90 mm) 125: -

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

Klichéer: raster 120 linjer/tum.

Strängnäs Tryckeri AB 1963

KSAK:s nya klubbvåning inredd

Den utsökt vackra klubbvåningen, som nu inretts i det nya KSAK-huset, Skeppsbron 40, bjuder bla på en hänförande utsikt över hamnloppet, Skeppsholmen, Djurgården och Stadsgårdsbergen.

Det är en av stadens vackraste klubbvåningar som därmed står till förfogande för KSAK:s direktanslutna medlemmar, som på förmånliga villkor får disponera densamma för sina privata fester, representationsluncher och sammanträden.

KSAK-sekretariatet står gärna till tjänst med detaljupplysningar. Fråga efter fru Jansson, tel: 23 23 65.

Svenska flygdagar 1963

Nio flygklubbar har i föreskriven tid begärt flygvapnets medverkan vid flygdagar enligt följande:

| | |
|-------------------------|--|
| 24 februari | Söderfors Modellflygklubb (i samband med Vintertävlingen i modellflyg) |
| 19 maj (reserv 5 maj) | Landskrona Flygklubb |
| 23 maj (reserv 26 maj) | Östersunds Flygklubb |
| 26 maj | Blekinge Flygklubb |
| 9 juni | Kiruna Flygklubb |
| 7 juli (reserv 30 juni) | Edsbyns Flygklubb |
| 1 september | Nordöstra Smålands Flygklubb |
| 8 september | Halle-Hunnebergs Flygklubb |
| 8 september | Östra Sörmlands Flygklubb |

Det är möjligt att även andra flygklubbar än de här nämnda kommer att anordna flygdagar men i så fall utan medverkan från flygvapnet.

Omslaget:

KSAK:s VM-lag till Argentina

Resklara, i nya prydliga sommarkläder, poserar den svenska segelflygartruppen i 20-gradig kyla på Bromma kort före avresan till högsommar i Buenos Aires. — Närmast kameran Sture Rodling (Ka-6) och J G Karlsson (nationsledare). Ett par trappsteg högre Åke Andersson (Rodlings medhjälpare) och Lars Fredriksson (Foka 24 SZD). Överst Sune Gustavsson och Rolf Algotson (båda medhjälpare till Fredriksson). Se artikeln på sid. 27.



SKANSEN

En ny medlemsförmån

som för många direktanslutna KSAK-medlemmar kan ge full återbäring på medlemsavgiften.

Skansens årskort för 10 kronor

Årskortet kostar i vanliga fall 20 kronor. Genom KSAK får direktanslutna medlemmar köpa årskort till ett subventionerat pris av 10 kronor. I en familj på fyra personer har man alltså sin medlemsavgift tillbaka. Enligt överenskommelse gäller nämligen samma villkor även för övriga familjemedlemmar.

Beställ genom KSAK nu

och ange alla kortinnehavarnas namn på ordern. Namnen måste finnas anbragta på årskorten, då de levereras.

Skeppsbron 40 **KSAK** Tel. 08/23 23 65

Högaktuella INFO

Förteckning över publikationer för den civila luftfarten återfinns i INFO 93/1962, utgivet den 31 december. Till förteckningen hör en prislista över publikationerna samt en rekvisitionsblankett.

Klubbarnas motorflygchefer samt alla flygplanägare uppmanas att noggrant studera förteckningen.

Förteckningen över gällande INFO återfinns i INFO 1—2/1963, utgivet den 2 januari. Studera noggrant den alfabetiska förteckningen över gällande informationscirkulär. De innehåller viktiga anvisningar och uppgifter. Kontrollera även att INFO-pärmen är fullständig. Rekvirera de handlingar som fattas från Kungl. Luftfartsstyrelsen, Stockholm 12.

Besiktning av flygmateriel

BCL — L 1.11 "Besiktning av flygmateriel" har utkommit och en ny upplaga av BCL — L 1.9 "Tillverkning och underhåll av flygmateriel".

Ikraftträdandet av dessa BCL medför vissa ändringar i proceduren vid besiktning. Dessa ändringar sammanfattas i följande redogörelse.

Utdrag ur BCL — L 1.9, upplaga 6, mom 5: "Underhåll"

1. Tillsyn av flygmateriel får utföras endast av flygverkstad, som är godkänd av luftfartsstyrelsen att utföra tillsyn av den typ av materiel, varom fråga, eller av flygmekaniker.

Daglig tillsyn av flygmateriel, som används utan förvärvssyfte får emellertid utföras av ägaren eller brukaren. Då fråga är om materiel, som tillhandahålls av den som driver utrymningsrörelse eller som används för skolflygning, gäller dock föreskriften i första stycket.

Vidare får i vissa fall förare utföra daglig tillsyn av flygmateriel, som används i samband med luftfart i förvärvssyfte, se Speciella Bestämmelser för Civil Luftfart SB 115.

För bibehållande av luftvärdigheten skall luftfartyg, som ej tillhör företaget med av luftfartsstyrelsen godkänd underhållsorganisation, under varje 12-månadersperiod genomgå minst en 100-timmars tillsyn eller motsvarande av fabrikanternas rekommenderad tillsyn. Tillsynen skall utföras även om totala flygtidsuttaget under perioden i fråga inte uppgår till 100 timmar. Rapport över tillsynen skall upprättas. (BCL—L 1.9)

2. Giltighetstiden för alla utfärdade luftvärdighetsbevis skall vara ett år, oberoende av klass-

ningen. För fortsatt giltighet skall efterbesiktning ske inom tre månader före den tidpunkt, som i luftvärdighetsbeviset anger luftvärdighetsperiodens slut. Luftfartyg, som i luftvärdighetsbeviset ännu har dubbla datum i kolumnen för bevisets giltighetstid, och som används för befordran av passagerare mot ersättning (klass a) eller för skolflygning (klass i), skall efterbesiktigas inom tre månader före utgången av den kortare giltighetsperioden. (BCL—L 1.11).

3. För ansökan om grund- och efterbesiktning samt inbetalning av besiktningavgift har utarbetats en särskild dubbelblankett. Ena delen av blanketten utgör ett brevkort för ansökan om besiktning, den andra delen ett postgiroinbetalningskort. Denna nya blankett skall ersätta hittills använd blankett, Lfs Lui 151. Den nya blanketten kommer att tillhandahållas av lfs och besiktningkontoren. För uppgift om besiktningavgiftens storlek, se Info 57/62.

4. För luftfartyg, som besiktigas i norra besiktningområdet, skall tills vidare — intill dess det planerade besiktningkontoret på Umeå flygplats inrättas — ansökan och avgift insändas till luftfartsverket, Bromma 10.

5. Ändring av giltighetstiden för nu gällande luftvärdighetsbevis till helår sker i samband med nästa efterbesiktning.

FAI Bureau för General Aviation

Vid ett möte med FAI General Aviation Committee den 29 jan fastställdes arbetsformer och arbetsuppgifter för den nya byrån. Byråns främsta uppgift blir att bevaka Allmänflygets intressen i ICAO, vilken organisation fastställer internationell standard för sina 98 medlemsländer. FAI är den enda internationella organisation representerande Allmänflyget som är ackrediterad till ICAO och representerar de internationella aeroklubbarna i 55 länder.

Byrån förbereder nu kommande ICAO möten rörande flygsäkerhet och trafikkontroll, facilitation (service på flygplatser) samt flygväderlekstjänst. En sak som byrån kommer att ta upp är artikel 5 i ICAO konventionen, som alla deltagande länder har undertecknat. Denna artikel säger att varje land skall tillåta flygningar som ej bedrivs i affärssyfte att inpassera eller passera över sitt territorium utan krav på i förväg utfärdad tillstånd för dylika flygningar. Många länder efterlever ej denna förpliktelse. Allt eftersom uppgifter inkommer till FAI att vederbörande länder undandrar sig denna förpliktelse kommer FAI kräva att ICAO vidtar åtgärder för att denna betydelsefulla överenskommelse efterlevs.

Flygsäkerhetsfrämjande åtgärder

Motion i riksdagen, avgiven

av Dag Edlund m. fl.

Lfs framställning om medel till kompletterande flyglärarkurser, motorflygchefskurser och flygsäkerhetstjänst vid KSAK redovisas i statsverkspropositionen. Departementschefen hänvisar emellertid frågorna till den pågående utredningen ang Lfs organisation m m.

Motionärerna framhåller att frågan blivit misstolkad på grund av användningen av ordet "flygsäkerhetsinspektör", vilket är missvisande och kunnat tolkas så att inrättandet av befattningen skulle innebära ett intrång på Lfs kompetensområde. Avsikten

Nordiska Flygförbundet

Klubbordförande och generalsekreterare ur samtliga nationella aeroklubbar i Norden samlades sista veckan i januari i Oslo för att dryfta gemensamma spörsmål. Man enades om att etablera ett samarbetsorgan, som under samlingsnamnet Nordiska Flygförbundet kan framlägga sådana frågor för nationella myndigheter och internationella organ.

En av förbundets första åtgärder var en framställning till Nordiska Rådet att ta upp till behandling tre ytterst aktuella frågor, som tidigare bearbetats internt. Frågorna, eller rättare förslagen, som åtföljdes av motiveringar, är

1. Privatflygplan, registrerade i de nordiska länderna, som icke medför tullpliktiga varor, må fritt kunna flyga inom de nordiska länderna utan tullklarering.
2. Privatflygplan strykes från förteckningen över krigsmateriel, varigenom fordran på utförelsebevis slopas.
3. Privatflygplan, som innehar gällande landningskort i ett av de nordiska länderna, belastas icke med landningsavgift i de övriga.

Vidare framhölls vikten av att i flygärenden vederbörlig hänsyn toges till privat- och sportflygningen, vilket motiverar att förbundet rådföras av spörsmål som angår privatflyget i de nordiska länderna.

Slutligen bestämdes att förbundsrepresentanterna skall sammanträda en gång årligen i något av förbundsländerna och att värdeklubben för året svarar för ordförandeskapet.

med befattningen är höjning av flygsäkerheten genom att hjälpa till att höja standarden vid flygklubbarna. På motsvarande sätt som vid segelflyget borde befattningen benämnas "chefsinstruktör för motorflyget".

Befattningen motiveras av den riksomfattande hjälpflygverksamheten under KSAK:s ansvar, vilken i likhet med den verksamhet som bedrivs av ett flygföretag kräver en organisation för bl a utbildnings- och flygsäkerhetsfrågor. Därför behöver KSAK:s organisation förstärkas. Eftersom verksamheten ej lämnar någon avkastning, är av rent samhällsnyttig karaktär och bidrar till att höja flygsäkerheten på ett område där Lfs ansett snara åtgärder nödvändiga, anses det väl motiverat att ett bidrag till en dylik befattning utgår av statsmedel.

Motionärerna framhåller dessutom den stora betydelse utbildningsverksamheten inom privatflyget har för rekrytering till såväl det militära som det civila yrkesflyget, vilket bl a medverkar till att minska övergång av flygförarpersonal från flygvapnet till andra grenar av yrkesflyget, en omständighet som medfört betydande kostnader för staten.

Övningsanslag för FFK

Riksdagsman Tage Magnusson, Borås, ledamot av 1953 års civilförvarsutredning har i en motion till riksdagen yrkat att KSAK:s förslag ang övningsanslag för FFK må bifallas.

"I sitt 1958 framlagda huvudbetänkande upptog 1953 års civilförvarsutredning behovet av flygorgan för civilförsvarets räkning. Med hänsyn till då rådande läge beträffande tillgång m.m. på mindre flygplan ansåg sig emellertid civilförvarsutredningen ej kunna framlägga förslag angående en fast organisation.

Utvecklingen inom det lätta civilflyget har emellertid under de senare åren skett i

en ökande takt. Sålunda finnes numera resurser såväl ifråga om privatflygare som ifråga om lätta civila flygplan tillräckliga att fylla behovet för den under uppsättning varande frivilliga flygkåren.

Vid de stabstjänstövningar, som under senare år länsvis anordnats av vederbörande militär- och civilbefälhavare liksom vid vissa större civilförsvarsövningar, vari frivilliga flygkåren medverkat, har behovet av flygorgan blivit styrkt för utförande av de uppgifter för civilförsvaret som i civilförsvarsutredningens betänkande angavs, nämligen rekognoscering, bedömning av skadebilder från luften, sambandstjänst, rapportering, trafikreglering och radiakindikering.

Civilförsvarsstyrelsen har i sina yrkanden om anslaget till vissa kostnader för civilförsvarsutbildning tagit upp frågan angående övningsverksamhet för den frivilliga flygkåren och framhåller, att under förutsättning att flygkårens organisatoriska uppbyggnad sker i avsedd takt bör anslaget för övning av 26 länsflyggrupper beräknas till 130 000 kronor.

Vad beträffar uppsättningstakten må framhållas, att uppsättningen enligt av försvarsstaben och civilförsvarsstyrelsen framställda önskemål drivits i snabbare takt än vad som från början avsetts.

Enligt den ursprungliga planen skulle uppsättningen av flyggrupper i dagens läge ha påbörjats i 2/3 av antalet län men har i verkligheten påbörjats i samtliga län utom tre.

Civilförsvarsstyrelsen har motiverat ovan nämnda förslag med att det synes nödvändigt att åtminstone en gång om året länsvis sammandraga kårens flyggrupper till en kort övning för att pröva och upprätthålla frivilliga flygkårens beredskap samt skapa kärkänsla och känsla av ansvar för uppgiften.

Det synes oss utomordentligt viktigt att de resurser som här praktiskt taget utan kostnad ställes till statens förfogande för skapande av flygorgan, som uppenbarligen är nödvändiga för civilförsvarsverksamhe-

ten, tillvaratagas på sådant sätt att en effektiv organisation kan skapas. Det må här erinras om att frivilliga flygkårens 26 flyggrupper omfattar ett personalbestånd, vars kostnader för specialutbildning, uppgående till närmare 10 miljoner kronor, ej belastar staten. Härtill kommer ett flygplanbestånd med ett värde av 10—15 miljoner kronor, vars anskaffning, underhåll och förnyelse på intet sätt belastar staten.

I departementschefens yttrande framhålles angelägenheten av att genom bidrag till svenska aeroklubben stödja administrationen för uppbyggnaden och vidmakthållande av de frivilliga flyggrupperna samt utbildningen av dem.

Någon möjlighet till utbildning av flyggrupperna — som sammansätts länsvis av kontingenter från ett flertal flygklubbar — annat än genom att sammandraga dem och öva dem i civilförsvarsuppgifter synes ej föreligga.

Med stöd härav hemställer motionären att anslaget höjes med 130 000 kronor.

Radiotelefonering

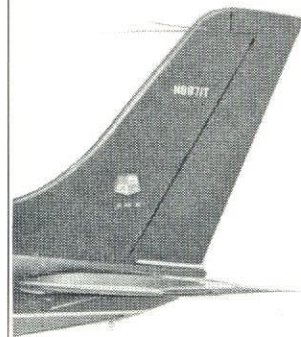
En handbok i radiotelefonering för privatflygare har sammanställts av förvaltaren Lennart Hedberg, Karlstad, som sedan lång tid varit verksam som ledare för flera kurser i detta ämne. Den kommer säkert att fylla ett länge känt behov, då samlat underlag hittills saknats för de kunskaper, som krävs för att erövra radiotelefonistcertifikat för luftfartsradiotrafik.

Nya bestämmelser tillkommer beträffande indelningen i certifikatklasser, provens omfattning och sättet för provavläggande m. m. Dessa nya bestämmelser har inarbetats i handboken.

Utöver underlag för de kunskaper, som krävs för att klara ett radiocertifikat, omfattar boken ett kapitel om tillfällig användning i privatflygplan av bärbara radiostationer. Speciellt för de klubbar med hjälpflygtillstånd, som deltar i skogsbrandflyg och kommer att organisera flyggrupper inom Frivilliga Flygkåren, torde detta kapitel vara av intresse.

Boken, som granskats av representanter för bl a Luftfartsstyrelsen, Teleskolan och KSAK rekommenderas till användning vid radioutbildning inom klubbarna.

Se vidare annons på tidningens näst sista sida.



Begagnade flygplan till vinterpriser



I utbyte mot nya Cessna har vi fått in följande:

| Modell | | |
|-----------------------------|-------------------------------|---|
| SAAB SAFIR 91 C (1954) | Sv kr. 66 165:— | 1-mot, Lycoming O-435-A, 190 hkr, 240 km/t, 4-sits, fullst. IFR, 240 t S.M.O, godk. för avancering. |
| CESSNA 175 (1959) | Sv kr. 56 250:— | 1-mot, 6-cyl priming system, 230 km/t, 4-sits, fullst IFR, 200 t S.M.O, lämpl. för skolflygning. |
| EMERAUDE CP 301 C 1 (1960) | Sv kr. 28 500:— | 1-mot, Continental C 90-14F, 185 km/t, 2-sits, tot. gångt. 800 t, ett särdeles billigt och stabilt klubbflygplan. |
| CESSNA 172 B SKYHAWK (1961) | Sv kr. 68 700:— | 1-mot, 210 km/t, 4-sits, fullst. IFR, tot. gångt. 800 t, korrosionsbehandlat. |
| CESSNA 172 B (1961) | Sv kr. 61 500:— (66 500:—) | 1-mot, 210 km/t, 4-sits, fullst. IFR, tot. gångt. 0 eller 1 000 t, pris m O-ställd motor: Sv kr. 66 500:—. |
| SMARAGD CP 301 S (1962) | Sv kr. 37 425:— | 1-mot, 185 km/t, 2-sits, tot. gångt. 350 t, särskilt lämpat som skolflygplan. |
| CESSNA SKYHAWK (1962) | Sv kr. 75 750:— | 1-mot, 210 km/t, 4 vuxna+2 barn, tot. gångt. 200 t, korrosionsbehandlat. |
| CESSNA SKYLANE (1962) | Sv kr. 125 760:— | 1-mot, 260 km/t, 4-sits, fullst. IFR, ny mod. med full runtsikt, el. flaps, i Danmark kallad Luftens Cadillac. Korrosionsbehandlat. |
| CESSNA 310 G (1962) | Sv kr. 381 760:— | 2-mot, 360 km/t, 6-sits, fullst. IFR, tot. gångt. 365 t, uppfyller charterbolagets och storföretagets krav på snabb och bekväm transport i alla väder. Korrosionsbehandlat. |

Priserna gäller fritt Köpenhamn. Uppllysningar och försäljningsvillkor:



A/S COMMERTAS

AIRCRAFT & SPARE PARTS DEPT.

FREDERIKSBERG ALLE 6 . KØBENHAVN V.

TELEFON: HILDA *1616

Jodel Club

KSAK:s framgångsrika amatörbygge

För att få träffa de verkligt flygbitna skall man nog först och främst uppsöka dem som bygger sina plan själva. De som genomför ett amatörbygge måste räknas i ett slags elitklass bland privatflygare. Denna elit tycks sky Stockholms närhet, ty då jag i höstas ville pröva en hembyggd Jodel i luften blev det nödvändigt att fara ända till Karl-Olof Rosendahl och Bengt Nygren i Lek-sand. De har sitt egenhändigt förfärdigade plan stationerat vid landningsstråket i Siljansnäs.



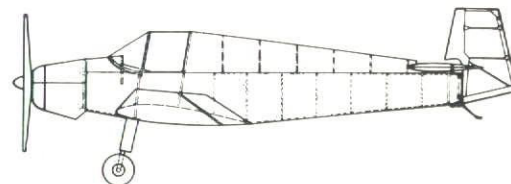
Rosendahl i sin Jodel D-112 Club

KSAK:s initiativ

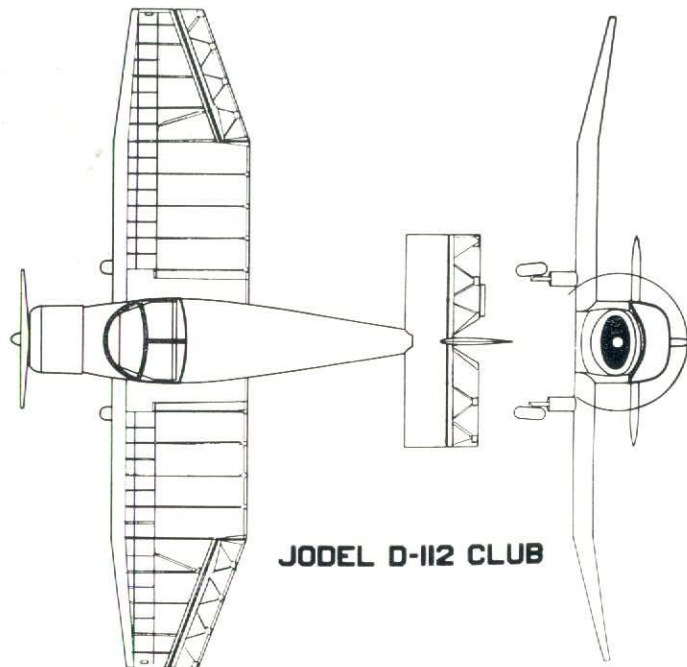
Tillverkning av flygmateriel är ju underkastad sträng kontroll från luftfartsmyndigheternas sida. Tidigare hade en amatörbyggare mycket små möjligheter att verkligen åstadkomma något "inom lagens gränser". Likväl fanns det eldsjälur som sysslade med att både konstruera, bygga och flyga i smyg, och många föll offer för vad de ansåg vara myndigheternas bristande förståelse. För att "avkriminalisera" amatörbygget och ge detta en mera vettig inriktning gjorde KSAK en



Teknisk beskrivning



Tvåsitsigt, lågvingat, fribärande träflygplan med dukklädda vingar och stjärtplan och därför lämpad för amatörbygge. Material: Spruce och okoumé (gabon) och fanér. Tvåhjulstandställ med fotmanövrerade backbromsar. Dubbelkommando. Sidrodret utformat som pendelroder. Motorstyrkan varierar på olika exemplar mellan 60 och 90 hk. Även utrustningen, t. ex. extratank, varierar väsentligt. Det aktuella provplanet hade 85 hk Continentalmotor med fyra luftkylda, motstående cylindrar. Extratanken rymmer 45 liter.



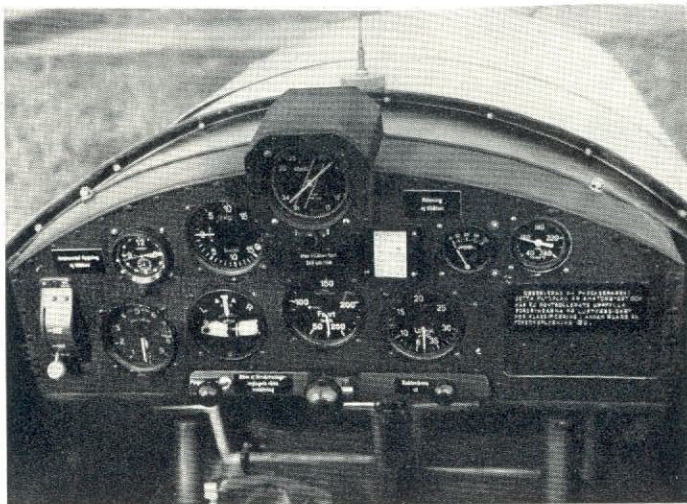
JODEL D-112 CLUB

undersökning och stannade för Jodel Club såsom ett lämpligt tvåsitsigt objekt för hembygge. Ett tjugotal byggsatser lades upp och spreds snart över landet. De flesta av dessa har nu resulterat i luftvärdiga flygplan.

Förnämligt arbete

Jodels utseende är naturligtvis diskutabelt. Den breda, knäckta vingen är ju ovanlig (utom på modellplan), och den enkla, för amatörbygge lämpade utformningen ger en del skarpa hörn här och var. Materialet är ju i huvudsak trä med dukklädda vingar och stjärtytor. Finishen är det dock inget fel på. Det enda, som egentligen röjer amatör-tillverkningen är huvens kantighet, som beror på att endast enkelkrökta ytor använts. Ja,





Instrumentpanelen i Rosendahls Jodel Club gav ett påkostat intryck

instrumentbrådan verkade inte precis standardmässig, förstås. Den framvisade diverse olika grejor av varierande ålder och fabrikat, men rejäla saker, genomgående. Instrumentutrustningen måste nästan betecknas som luxuöst riklig med hänsyn till flygplanets storlek. Där fanns — förutom nödiga motorinstrument även variometer och girindikator. Tillräckligt för att en pilot med nöjaktig instrumentutbildning inte skall vara helt ur spel om han råkar hamna i ett moln.

Dubbelkommando ingick, utom för bromsarna, liksom höjdrim. Vingklaffar saknas däremot på Jodel Club.

Lätt i rodren

Vissa flygplan med tvåhjulsställ ger dålig sikt framåt under körning på marken. I Jodels side-by-sidekabin är detta inget problem. Däremot var flygplanet en smula besvärligt att köra på marken, då sidroderverkan var klen. Bromsarna var mycket svaga — en avsiktlig inställning beroende på att man med andra exemplar av typen här i landet haft tendens till nostippling på grund av för kraftig bromsverkan. Flygplanet var därför inte särskilt villigt att svänga på marken. Ett styrbart sporrhjul lär emellertid vara på väg, och därmed kommer detta besvär antagligen ur världen.

Stråket var litet skumpigt, men Jodel lät sig dras upp redan vid 50 km/tim enligt fartmätaren. Stigförmågan med tämligen full last var hela 5 meter i sekunden. I den kytiga luften på lägre höjd fick man passa på flygplanet väl, ty det har låg vingbelastning och stor roderkänslighet. Farten ändrades påfallande mycket vid minsta variation av nosläget. Roderharmonien är god, och Jodel kan manövreras med små utslag och mycket måttlig kraft.

Tyvärr kunde vikningsegenskaperna av olika anledningar inte utforskas närmare, men sedan fartvisaren lagt sig till ro en bit under nedersta värdet (50 km/tim) hade man fortfarande full skevroderkontroll. Med spaken långt bak tappade vi så småningom nosen cirka 20 grader utan att någon vingspets tenderade att "doppa".

Vingglidningen åter till heders

I landningsplanén rekommenderar man 90 km/tim, en fart som — om den inte minskas i tid — leder till ganska lång utflytning. Frågan är om det verkligen är någon vinst ur säkerhetssynpunkt att lägga planéfarten så högt över stallgränsen. Den som byggt sitt plan själv får antas hålla sig ganska mycket till just detta och får därigenom god vana. För en sådan förare kan säkert anges en lägre planéfart, gärna i förening med ving-

glidning om en brantare plané är önskvärd. Konsten att vingglida lärs väl mera sällan ut nuförtiden, eftersom de flesta moderna småflygplan har klaffar, men i fallet Jodel kan den anses motiverad. Flygplanet har ingen fena. I stället är sidrodret utformat såsom pendelroder. Planet kan därför tväras utan att någon större kraft behöver anbringas på pedalerna.

Landning med lägsta fart innebär gärna att sporrhjulet tar mark först, vilket dock inte synes medföra någon olägenhet. De känsliga rodren plus behovet av vingglidning gör, att man inte direkt vill rubricera Jodel Club som "idiotenkelt" att flyga. Men å andra sidan är ju dylika typer knappast vad konnässören drömmer om. Jodel är litet mer än ett transportmedel, och kan faktiskt flygas just för flygningens egen skull! Men på samma gång är planet lagom snällt för att kunna sättas i händerna på oerfarna piloter, även om de bör inpräntas en viss respekt med tanke på, att de skolflygplan de tidigare flugit inte fordrar fullt så mycket av dem.

Även för resor

Vårt exemplar var försett med extratank och hade en aktionstid på inte mindre än fem timmar. Med en marschfart på 180 km/tim blir det en hygglig flygsträcka. Jodel bör alltså kunna användas för resor, verkligt billiga resor till och med. Rosendahl och Nygren utnyttjar också till fullo denna fördel. Därför blir nog en radio förr eller senare ganska nödvändig för herrar flygplanägare, en investering som deras Jodel kan anses väl värd.

Billigare än småbilar!

Kostnaderna är inte speciellt beräknade för provflygplanet utan avsedda att gälla som genomsnitt för en "upplaga" av Jodel Club. De baserar sig på materialkostnaderna utan avseende på den arbetsprestation som ligger mellan byggsatsen och det flygklara planet. Kaskoförsäkringen utelämnas emedan man kan räkna med att Jodel-ägarna föredrar — och har tillstånd — att reparera sina plan själva.

Data

| | |
|---------------------|----------------------|
| Spännvidd | 8,2 m |
| Längd | 6,3 „ |
| Höjd | 2,1 „ |
| Vingyta | 12,7 m ² |
| Vingbelastning | 49 kg/m ² |
| Effektbelastning | 7,2 kg/hk |
| Tomvikt | 300 kg |
| Besättning (2 pers) | 150 „ |
| Bränsle | 75 „ |
| Olja | 3,5 kg |
| Bagage | 20 „ |
| Maxvikt | 617 „ |

Anm. En sammanräkning av vikterna visar att det fattas bortåt 70 kg i maxvikten. Detta beror på att flygplanet är beräknat även för ännu större motorer samt generator, batteri, startmotor, radio etc. Det finns alltså viktsutrymme för denna utrustning, men bagaget begränsas av utrymmets storlek och hållfasthet.

Prestanda

| | 85 hk | 65 hk |
|--|------------|-------|
| Maxfart | 210 km/tim | 190 |
| Ekonomisk marschfart | 180 „ | 150 |
| Max. tillåten fart i dykning | 245 „ | 245 |
| Tjänstetophöjd c:a | 5 000 „ | 4 500 |
| Startsträcka .. c:a | 130 m | 160 |
| Landningssträcka .. c:a | 160 m | 150 |
| Startsträcka över 15 m hinder .. c:a | 300 m | 320 |
| Landningssträcka över 15 m hinder c:a | 360 m | 360 |
| Max. flygsträcka ... c:a | 900 km | 600 |
| Ovannämnda sträckor gäller vid vindstilla. | | |
| Max. flygtid vid ekonomisk marschfart | 5 tim | 4 tim |

Stockholms T M A

Viktiga förenklingar föreslår KSAK

Vid ett möte på luftfartsstyrelsen den 14 november angående flygsäkerhetsfrågor begärde KSAK bl. a. att vissa terminalområden skulle ägnas särskilda genomgångar.

Med stor skyndsamhet har luftfartsstyrelsen i enlighet med KSAK-förslaget inbjudit till genomgång av Stockholms TMA.

Fredagen den 4 januari samlades representanter för privatflygarna i stockholmsområdet på trafikledningen ute på Bromma. Sedan trafikledarna Sjögren och Dahlander demonstrerat de olika TL-enheterna samlades man till en diskussion om trafiken i stockholmsområdet, varunder bl a följande förslag framfördes av KSAK:

1. Östra gränsen för F8 CTR bör flyttas från long 18° 15'E till 18° 10'E. (Se kartan, område A.)

Motivering: Härigenom erhålles en sammanhängande östlig gräns för samtliga CTR inom Stockholms TMA utom för Arlanda. Framkomstmöjligheterna mellan Bromma och Norrtälje ökas.

2. Undre gränsen för F8:s inflygningssektor bör höjas till minst 300 m GND. (Se kartan, område B.)

Motivering: Därigenom ökas flygsäkerheten för VFR-trafik under sektorn, samtidigt som de f n tre olika undre gränserna för TMA nedbringas till två.

3. F8:s inflygningssektor bör utgå som restriktionsområde.

Motivering: Eftersom all trafik inom TMA är kontrollerad är det ur förarsynpunkt tillräckligt om denna sektor är känd och tillämplad av FV:s förare och den gemensamma civila militära trafikledningen. Därigenom erhålles även mera lättlästa flygkartor. (Se karta, område B.)

I detta sammanhang vill KSAK omnämna sin avsikt att verka för att det öster om Stockholms TMA liggande restriktionsområdet öppnas för civil luftfart.

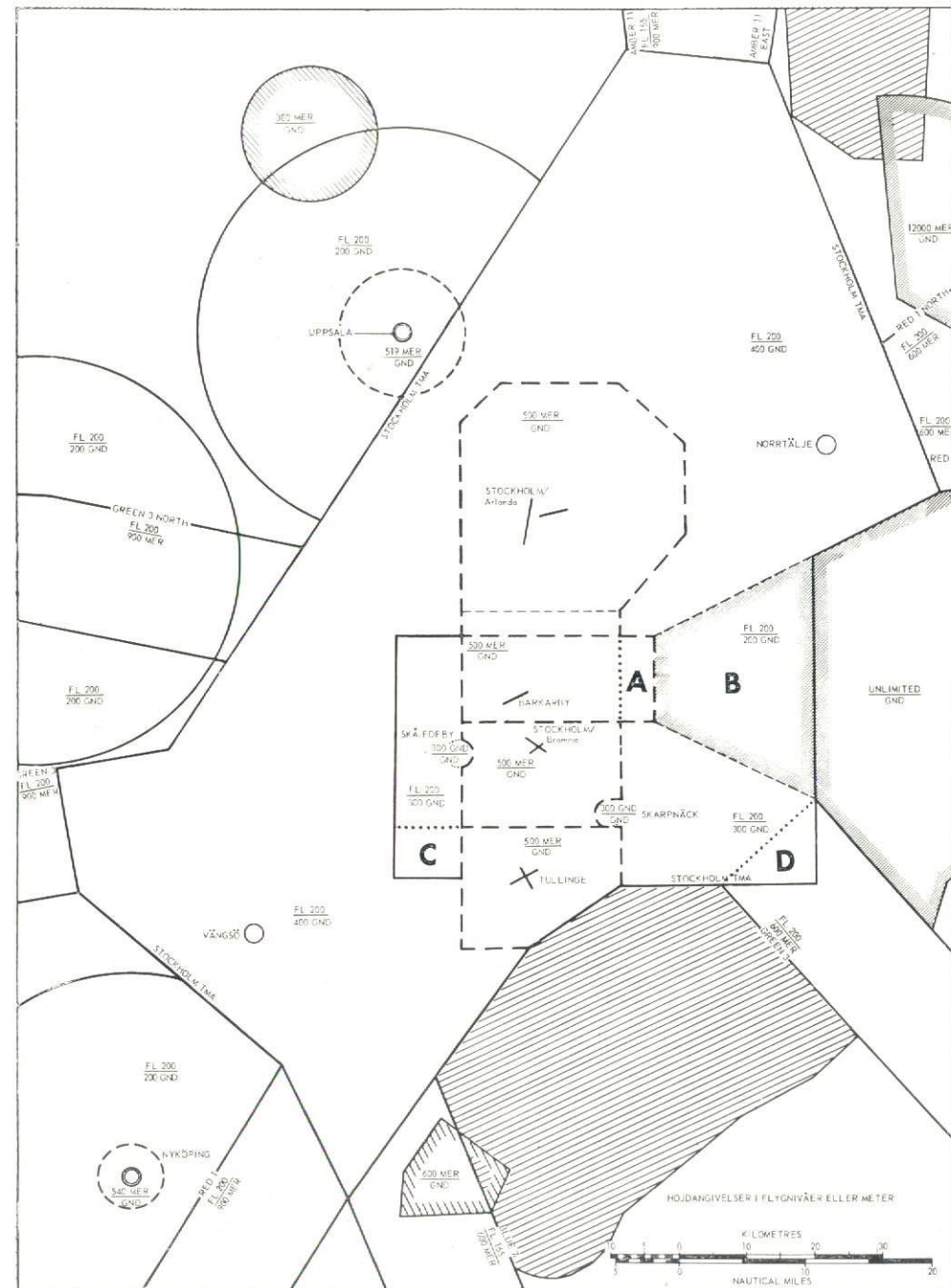
4. Södra gränsen för området väster om kontrollzonerna med undre gräns 300 m GND bör flyttas från lat 59°11' N till lat 59°15' N.

I detta fall vågar man nog inte räkna med så värst stor utnyttjandefrekvens. Många är kanske så aktsamma om sina egenhändigt gjorda plan att de är rädda för att låna eller hyra ut dem. Den gängse mallen vid dessa tester har därför frångåtts. Tabellen här nedan visar dock att Jodel trots detta är oerhört billig per mil eller timme räknat.

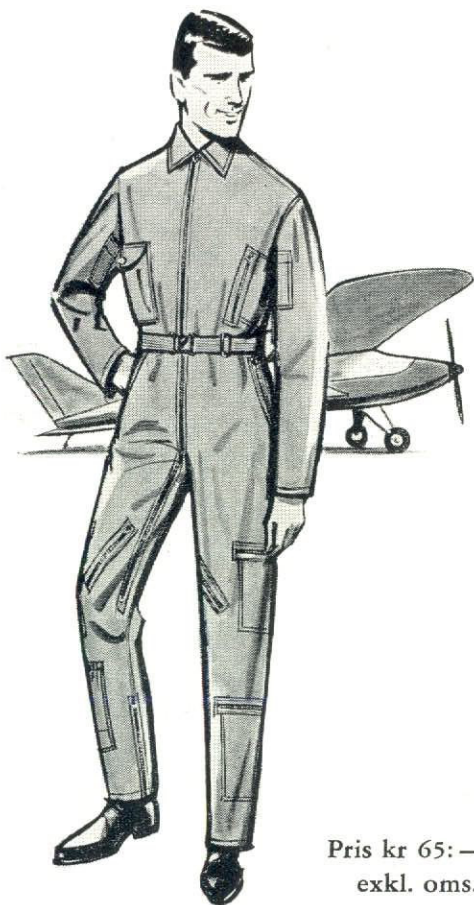
| | 150 tim/år | 300 tim/år |
|---------------|------------|------------|
| Fasta kostn | 21 kr/tim | 11 kr/tim |
| Rörl. „ | 22 „ | 22 „ |
| | 43 „ | 33 „ |
| Kilometerpris | 24 öre | 18 öre |
| Platspris | 12 öre/km | 9 öre/km |

| | |
|---|-------------|
| Inköpspris (= materialpris med begagnad, grundöversedd 85 hk motor) | 15 000 kr |
| Avskrivning under 7 år till 20 procent | 1 130 kr/år |
| Försäkring(ansvar) | 250 „ |
| Landningskort | 100 „ |
| Besiktning m.m. | 160 „ |
| Hangaravgifter | 1 500 „ |
| Fasta årskostnader .. Summa | 3 140 „ |

| | |
|---------------------------------------|-----------|
| Drivmedel | 10 kr/tim |
| Översyner av motor och flygplan | 10 „ |
| Reservdelar | 2 „ |
| Rörliga kostnader Summa | 22 „ |



FRISTADS FLYGAROVERALL



Pris kr 65:—
exkl. oms.

Tillverkad i beige impr. bomullspoplin. Utförande lika med den av flygvapnet använda modellen.

Tillverkas i följande storlekar:

| Mått i cm anger plaggets mått | Storlekar | | | | | | |
|----------------------------------|-----------|------|------|------|------|------|------|
| | 48 | 50 | 52 | 54 | 49 | 51 | 53 |
| Livvidd | 90 | 100 | 104 | 108 | 96 | 100 | 104 |
| Bröstvidd | 120 | 132 | 134 | 138 | 124 | 128 | 132 |
| Längd, innersöm . | 72,2 | 78,5 | 82,5 | 87 | 78,5 | 82,5 | 87 |
| Ärmlängd | 61 | 64,5 | 66,5 | 68,5 | 64,5 | 66,5 | 68,5 |

AB SKYDDSKLÄDER FRISTAD
Tel. Borås 602 20

Motivering: Minimiflyghöjden för IFR-flygplan vid passagen av radiofyren HILL är 600 m QHN. För de flygplan som numera normalt använder Bromma, torde detta område ej behöva bibehållas för start på bana 13 under kritiska förhållanden. Följaktligen ger en undre gräns av 400 m GND en tillräcklig marginal av 150 m. (Se kartan, område C.)

5. Bestämmelserna i AIP-Sverige, sida RAC 3-Stockholm-S, punkt 3.1.3, Radio, om att vid VFR-flygning inom TMA, första anrop skall om möjligt ske på 119,7 MC/S, bör ändras så att de flygplan som ha möjligheter därtill bör i första hand använda de ordinarie trafikledningsfrekvenser som gälla för flygning i terminalområdet.

Motivering: Härigenom vinnes att den förare, som avser att flyga i TMA får direkt kontakt med det trafikledningsorgan, som ansvarar för trafiken inom TMA. Med nuvarande system animerar torntrafikledningen förarna att gå ned under TMA för att undvika koordinering med inflygningskontrollen.

6. Segelflygverksamheten inom TMA.

Om ovan framförda förslag till ändringar inom de östra delarna av TMA accepteras, bör de lokala bestämmelserna för segelflygning vid Skarpnäck omarbetas. Beträffande verksamheten vid Skarpnäck bör trafikledarens befogenheter vara väl kända av alla parter för att största möjliga förståelse för segelflygets verksamhet skall kunna ernås.

7. Vid sammanträdet framfördes dessutom förslag att höja undre gränsen för luftleden Grön 3 mot Balticum till 900 m. (Se kartan, område D.) När den nya TV-masten vid Nacka bygges om några år, måste minimihöjden för IFR-flygning i dess närhet höjas till 750 m MER, varvid vissa lättnader Ö om Skarpnäck bör kunna erhållas.

En arbetsgrupp med representanter från bl a flygvapnet och luftfartsstyrelsen bearbetar nu de framlagda förslagen. Utredningen skall vara klar till den 1 februari och vi hoppas få återkomma till de viktiga frågorna i KSAK-NYTT:s marsnummer.

Amerikansk rymdfartsutställning på Tekmus

Den amerikanska rymdfartsutställningen som just nu pågår på Tekniska Museet i Stockholm visas för första gången i Europa i fullständigt skick. Utställningen är uppdelad på tre huvudavdelningar, vetenskapliga satelliter, bemannade satelliter och kommunikationssatelliter. Modeller i naturlig storlek visas av Mercury-kapseln och av Telestar. Vidare finns fullständiga modeller av bl a Mariner-Venus och Ranger 2. Till toppnyheterna räknas en lång rad fakta om Surveyor, kapseln som man under loppet av nästa år avser att mjuklanda på månen.

KSAK-medlemmar har fri entré

KSAK-NYTT erinrar om, att direktanslutna medlemmar i KSAK med maka och barn äger fritt tillträde till utställningen liksom till Tekniska Museet i övrigt mot uppvisande av årets medlemskort.

Segelflygfilm i färg till uthyrning

Den utomordentligt trevliga segelflygfilm som upptagits hos Värmlands flygklubb och som för några år sedan premiärvisades vid ett av KSAK:s välbesökta segelflygchefsmöten, kommer nu att finnas tillgänglig för flygklubbar och andra som vill presentera en verkligt högklassig film om svensk flygaktivitet. Filmen heter "Segelflygare" och har klippts ned till 23 min speltid. Filmen är 16 mm med magnetiskt ljud (Obs!)

Filmen kan endast rekvireras från Erik Klintedahl, Hagatorget, Karlstad. Telefon: 054/173 99 eller 106 51. Uthyrespriset är satt till 80:— per visning, vilket förefaller moderat med hänsyn till de stora kostnader som lagts ner på att få fram en verkligt förstklassig produkt.

De kungliga klubbarnas fest

Förberedelserna för den av KAK, KMK, KSAK och KSSS gemensamt anordnade årliga vårfesten är i full gång. Portugisiska ambassaden har åtagit sig att ge en prunkande portugisisk inramning åt evenemanget på Grand Hotel Royal onsdagen den 8 mars. En portugisisk artisttrupp kommer att medverka och för gästerna mycket positiva överraskningar har ställts i utsikt. Som vanligt planeras en utlottning bland de närvarande, av en flygresa för två personer Stockholm—Lissabon och åter, kombinerad med 14 dagars fritt uppehälle i den portugisiska huvudstaden. Vidare utlottas en låda portvin, en låda madeira, en låda bordvin etc samt förnämliga produkter av portugisiskt konsthantverk, broderier och filigransarbeten.

KALLELSE till sammanträden



Direktanslutna Medlemmars Årssammanträde

äger rum torsdagen den 7 mars 1963 i KSAK-huset, Skeppsbron 40, 2 tr. Förhandlingarna börjar kl. 18.00. Från kl. 17.00 samkväm med visning av KSAK:s nya lokaler.

KSAK:s Valberedning

sammanträder lördagen den 30 mars 1963 i KSAK-huset, Skeppsbron 40, 2 tr. kl. 09.00.

KSAK:s Styrelse

sammanträder lördagen den 30 mars 1963 i KSAK-huset, Skeppsbron 40, 3 tr. kl. 10.15. Gemensam lunch i den nya klubbvåningen kl. 12.30.

Styrelsen håller konstituerande sammanträde omedelbart efter årsmötet. (Se nedan!)

KSAK:s Årsmöte

hålls lördagen den 30 mars 1963 i Sjöfartshuset, Skeppsbron 10, 4 tr. kl. 14.15. (Omedelbart efter årsmötet hålls i samma lokal konstituerande styrelsesammanträde.)

Det nya KSAK-huset, Skeppsbron 40, visas för årsmötesdeltagarna kl. 18.00, då cocktails serveras.

Subskriberad middag i Sjöfartshuset kl. 19.30. — Förhandsanmälan skall, enligt till klubbarna utsända skriftliga kallelser, göras till KSAK:s sekretariat senast onsdagen den 27 mars kl. 16.00.

PIPER

CHEROKEE *B* 150

har nyligen levererats till Ljungbyheds Flygklubb:

"Vi har gjort ett gott köp. Cherokee är ett flygplan vi trivs med. Det är modernt, lättfluget och har förmånliga prestanda. En positiv överraskning var Cherokees goda egenskaper vid flygning med full last.

Ljungbyhed i december 1962

Lars Hedén

Fanjunkare. Flyglärare vid Kungl. Krigsflygskolan och Ljungbyheds Flygklubb."

MED "HANDLING EASE"



Generalagent i Skandinavien

NYGE-AERO / AB NYGEVERKEN

BOX 31, NYKÖPING. TEL. 0155/173 40 (vx), 183 92

NYGE-AEROS MODERNA FLYGVERKSTAD



Utför grundöversyn och reparation av Piper-plan samt svarar för alla periodiska tillsyner under ledning av sakkunnig och erfaren personal

SKANDINAVIENS STÖRSTA RESERVDLSLAGER

för lätta 1- och 2-motoriga flygplan

LANDES glasfiberskidor
FEDERAL metallskidor

Flygplansflottörer:
EDO, PEE-KAY m fl

Snabba leveranser!

NYGE-AERO / AB NYGEVERKEN

BOX 31, NYKÖPING. TEL. 0155/173 40 (vx), 183 92

NYGE-AEROS RADIOVERKSTAD

är en av Skandinavien främsta på flygradioutrustning med sådana ledande märken som King, Narco, SunAir, Skycrafter m fl. Reservdelar till King, Narco m fl.

Vi håller fullständig service på samtliga märken vi representerar.

Montering av flygradioutrustning i alla typer av lätta flygplan.

AUKTORISERAD AV KING

för garantireparationer och service.

Svenska Flygverkstäder I

NYGE-AERO Nyköping

Även om vi har långt kvar innan småflyget i Sverige når den omfattning det har exempelvis i USA så har dock utvecklingen här hemma gått framåt i raskt tempo. I takt med denna uppmarsch har kravet på service och förekommande reparationer av de värdefulla maskinerna också ökat. Våra civila flygverkstäder är en institution, där kunnskap, noggrannhet och ansvarskänsla utgör de främsta faktorerna.

Vi har nyligen gjort ett besök på en av våra modernaste flygverkstäder. Det är Nyge-Aero i Nyköping, som med endast två år på nacken likväl är en av landets allra förnämsta. Man har där specialiserat sig på Piper-plan, men utför i mån av tid vissa arbeten även på flygplan av andra märken. Och man har redan vunnit gott renommé inte bara i Sverige utan i hela Norden. Ett 20-tal man är sysselsatta i verkstaden, där arbetet leds av ingenjör Bengt Krönby.

Specialkonstruerad gigg medför stor tidsbesparing

— Visserligen är verkstaden av purungt datum men våra specialhantverkare är genomgående folk med mångårig erfarenhet och yrkesskicklighet, säger ing. Krönby. Under fjolåret hann vi med tioalet arbeten vad grundöversyn beträffar och ungefär det dubbla antalet haverier. Siffror som kanske blir mer talande, när man vet, att man för varje haveri får räkna med minst en månads omloppstid ifråga om reparationerna. Att vi kan arbeta så här pass snabbt utan åsidosättande av kvalitetskravet får vi väl delvis tillskriva vår utmärkta universalgigg. Den är specialtillverkad och ger stora möjligheter vid haverireparationer. Man kan sålunda sätta in ett plan i giggen och kollationera olika mått utan alltför stora demonteringar. Detta har sin stora betydelse icke minst med hänsyn till den brådska som alltid är rådande. Alla vill ha sina plan på minuten. Universalgiggen innebär sålunda värdefull tidsbesparing, men vi aktar oss nogsamt att spara tid på bekostnad av kva-

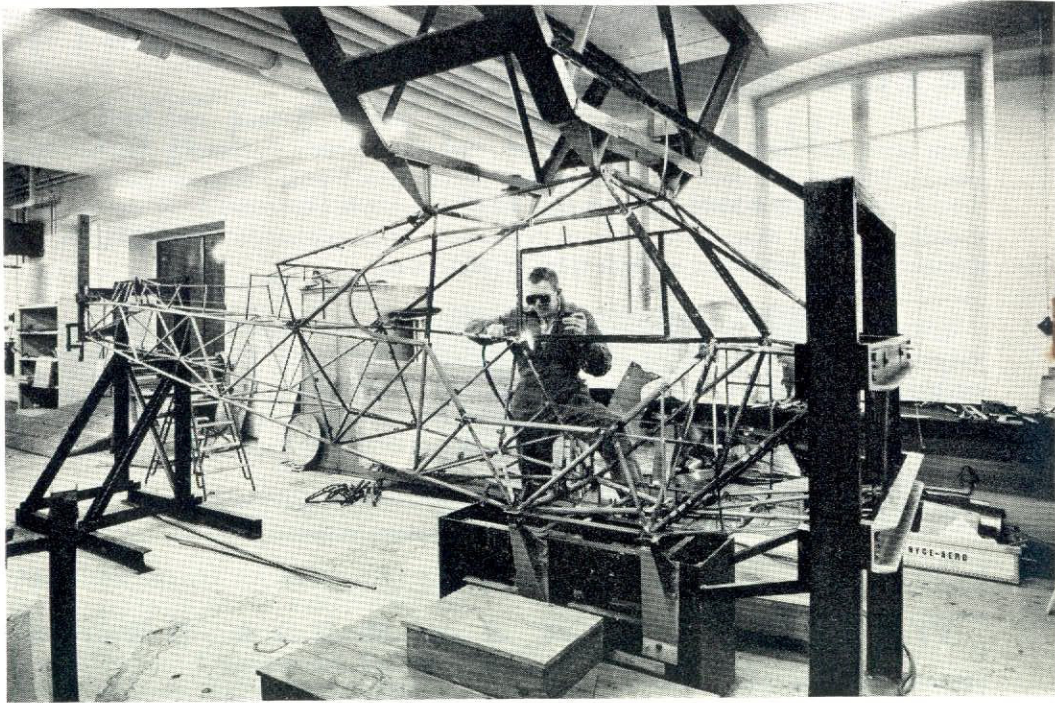
litet och säkerhetskrav. Vi vill först och främst utföra ett förstklassigt arbete och som auktoriserad verkstad har vi ju luftfartsstyrelsens argusögon på oss som en absolut garanti härför.

Utbytessystem omfattande även kompletta vingställ

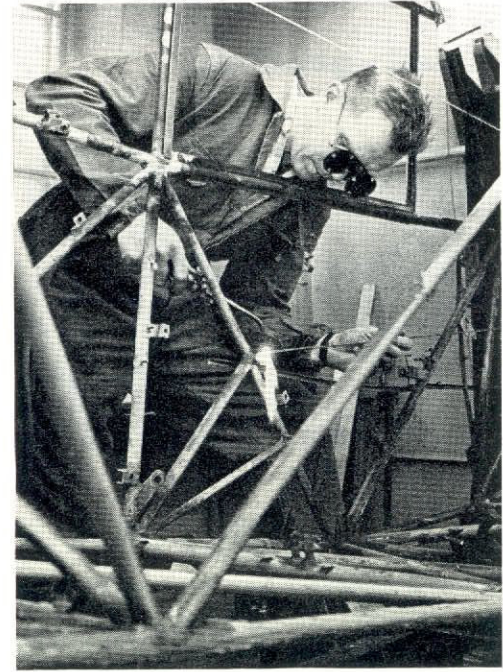
En säker metod att krympa tidsförlusten vid reparationer är att tillämpa utbytessystem på en rad väsentliga flygplansdelar. Roder och landningsställ finns sålunda redan med i systemet och närmaste målsättningen för oss är att bygga upp detta system även med kompletta vingställ. Flygplansreparationer är ju en bransch med markerade toppar och vågdalar ifråga om arbete, men genom denna vår målsättning har vi lyckats få fram en mycket jämn sysselsättning. Vi är med andra ord tämligen okänsliga för de fluktuationer, som annars ofta drabbar en flygverkstad. Med anledning av det tillämpade utbytessystemet har vi lagt upp ett omfattande reservdelslager, men vi gör likväl för varje enskilt fall en noggrann avvägning huruvida det ställer sig billigare med en reparationsdel än en utbytesdel. En fördel med vårt system är att vi kan göra "brandkårssnabba" uttryckningar och utföra såväl reparationer som service på platsen. Sämt tvingas vi till då och då, slutar ingenjör Krönby.

Konverteringar av Colt från 108 till 150 hk

Till mästarjobben hör en rad modifieringar som gjorts vid Nyge-Aeros flygverkstad. Man har sålunda ökat motoreffekten på



Ett virrvarr av trådar och mätinstrument omger Bengt Rönnberg på radioverkstaden.



De licensierade flygplanssvetsarna (på bilden Lars Karlsson) har ett mycket ansvarsfullt arbete.

Dukning av kropp och vingar kräver kunnighet och noggrannhet.



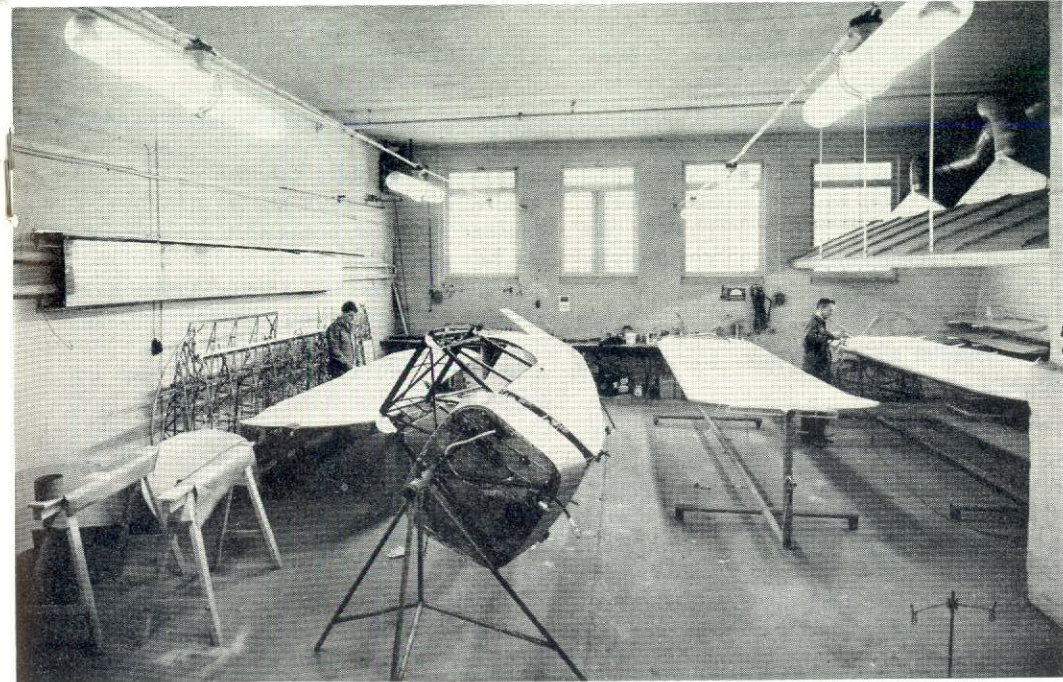
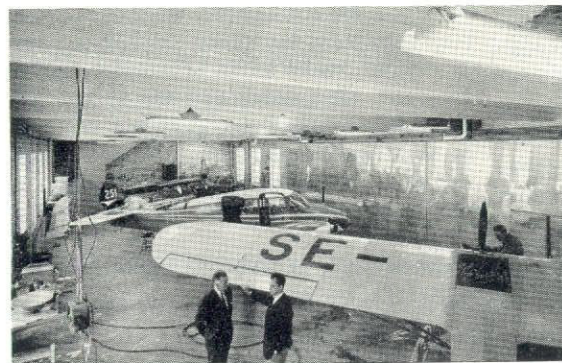
En specialkonstruerad flygplansgigg är tidsbesparande vid större reparationer.

NYGE-AERO Nyköping

Verkstadschefen vid Nyge-Aero, ingenjör Bengt Krönby.

I monterings- och servicehallen råder alltid stor aktivitet.

På reservdelslagret har man åtskilliga tusentals detaljer att hålla reda på.



Nya länsflygchefer



Källarmästaren
Bengt Olof Malmberg
Kalmar län



Stadsfiskalen
Anders G A Vanös
Hallands län

Flygklubbarna och Flygpojks- organisationen

Föredömligt initiativ i Västerås Flygklubb

När Flygpojken har kursavslutning på F 1 får de i sin hand en enkel, stencilerad PM om verksamheten i en flygklubb. I denna PM redogör västerås klubbens ordförande Rune Domås för flygklubbarnas uppbyggnad och arbetsätt. De tre verksamhetsgrenarna, modellflyg, segelflyg och motorflyg, presenteras sakligt och positivt, vilket inte hindrar att läsaren får ett klart besked om vilka arbetsinsatser som fordras innan man själv kan komma till väders.

Informationen avslutas med en uppmaning "att taga kontakt med närmaste flygklubb på hemorten — eller där man är stationerad — det bästa sättet att *själv* förvissa sig om vad flygning i de här formerna kan skänka sin utövare".

Gör som Domås! Informera flygpojken på "Din flottilj" om flygklubsverksamheten! — Domås har säkert inget emot att Din klubb kopierar hans utmärkta PM — fråga honom!

Colt från 108 till 150 hk. Ett halvdussin Colt har på detta sätt konverterats — till allmän belåtenhet. Smått specialist har man blivit på bogserkopplingar och vid detta laget har man fått åtminstone tre olika kopplingar godkända av luftfarsstyrelsen. Installation av skidor blir det naturligtvis extra stor efterfrågan på en vinter som denna och lika givet är att Norrland är dominerande. Norrifrån kommer även den största efterfrågan på flottörer. Vägningar och tyngdpunktsberäkningar är andra uppdrag som utförs med osviklig precision.

Inget flygplan på marken till följd av radiofel!

Till Nyge-Aeros flygverkstad hör även en radioverkstad, som är toppmodern utrustad och erkänd som en av de ledande i Skandinavien. Här finner man frekvensmätare, med vars hjälp man har möjlighet kontrollera huruvida en apparat ligger inom tillåtna toleranser. Signalgeneratorer, am- och wattmätare samt oscilloskop ingår i utrustningen liksom testbox för Pipers autopilot. Man utför installationer och service

av en rad olika märken och på olika typer av lätta flygplan. På King radio tillämpar man dessutom ett utbytessystem vid garantiservice, som gör att flygplanägaren aldrig behöver ha sin flygmaskin på backen enbart till följd av radiofel. Installationscablage till olika typer av radio är naturligtvis en enkel match för radioverkstadens trimmade personal. På King radio har man blivit en av de allra största återförsäljarna i Europa — England är redan distanserat! — och man har blivit godkänd av King för utförande av deras garantiservice. I detta sammanhang bör nog påpekas, att ett radiofel under garantitiden inte alls behöver betyda, att man måste sända sin apparat till USA med ity åtföljande väntan i tre månader och mer. Genom det tidigare omnämnda utbytessystemet kan sådan service ske strängt taget på nolltid.

Detta var endast några korta glimtar från en modern flygverkstad i nådens år -63. De ger dock måhända ett belägg för att man på denna front står topputrustad inför det fortsatta uppsving, som tvevelsutan är att vänta på affärsflygets område i Sverige.

HEIM

Solsemestra

söderut

Transair bryter

köldbarriären

med
21 egna flygplan
100 piloter
74 flygvärdinnor
18 stewards
hög komfort och säkerhet

Flygsemestra med världens största charterbolag

TRANSAIR

SWEDEN AB

Haverier inom privatflyget 1962

Glädjande förbättring – inga dödsfall eller allvarliga personskador – men många onödiga småhaverier. 48 haverier mot 65 föregående år (53 inkl. skolflyg).

Vi erinrar oss 1961 som ett svart år för privatflyget ur haverisynpunkt. Totalt rapporterades 65 haverier, därav många allvarliga. Antalet dödsoffer var fem. En detaljerad redogörelse för haverierna lämnades i KSAK NYTT mars 1962.

För 1962 kan dock en avsevärd förbättring noteras. Inga haverier med dödsfall eller allvarliga personskador har inträffat. Totala antalet haverier inom privatflyget utgjorde 48; inberäknat skolflyg var antalet 53. Därvid är att märka att alla inrapporterade skador, även ganska obetydliga sådana, rubriceras som haverier.

Vid genomgång av haverirapporterna har vissa iakttagelser gjorts, som ger anledning till följande erinringar.

1. Haverier i samband med start

Dylika haverier innebär nästan alltid stora risker för person och stora materielskador. Orsaken är ofta bristande förberedelser, otillräckligt uttagen, stundom ej rekognoscerad startsträcka eller bristande uppmärksamhet på vindförhållandena.

Inköp av materiel från flygvapnet

År 1960 gjorde flygförvaltningen en framställning till Kungl. Maj:t angående försäljning av flygarbeklädnad till KSAK med anslutna organisationer. Framställningen avlogs. Vid senare tillfällen har flygförvaltningen gjort liknande framställningar att få försälja beklädnadsartiklar till flygvapnets egen personal. Även dessa framställningar har avslagits.

Efter samråd med flygförvaltningen avser KSAK att göra en ny framställning. Svaret kan tidigast väntas föreligga om några månader.

När det gäller annan icke kurant materiel har KSAK vid olika tillfällen kunnat anskaffa dylik för klubbarnas räkning.

Flygvapnet har emellertid begärt att varje sådan framställning skall gå genom KSAK!

Antalet landningshaverier utgjorde 33, varav 8 upptagits under rubrikerna 3—4 nedan. Orsaker: för låg eller för hög fart, dålig hushållning under utrullning, omild behandling av bromsar, för långsam reaktion vid vindkast etc.

2. Haverier i samband med landning

Detta är ett dystert kapitel, som visar en skrämmande brist på teknik och rutin. Övas inte landningar längre, anses flygtiden för dyrbar? Förr i tiden gick väl flygträningen mest ut på landningsövningar. Det är ju väl att vi fått andra mål och möjligheter men tydligen brister det på den här punkten.

Antalet landningshaverier utgjorde 33, varav 8 upptagits under rubrikerna 3—4 nedan. Orsaker: för låg eller för hög fart, dålig hushållning under utrullning, omild behandling av bromsar, för långsam reaktion vid vindkast etc.

3. Väderleken

Glädjande nog förefaller det som om respekten för dåligt väder ökat. Endast i ett rapporterat fall har föraren försatt sig i sådan situation att han tvingats nödlända — med totalhaveri som följd. De övriga fallen beror på vindkast eller tillfällig sikt försämring vid landningen. Sammanlagt fem fall.

4. Nedisning av förgasaren

Tre fall av motorstopp, troligen på grund av att förvärmningen försumrats har resulterat i nödlandning-haveri, i två fall totalhaveri. Ett hårt straff för en struntsak, som dock ej får försummas.

5. Markkörning, parkering

Inte mindre än fem fall av till synes fullkomligt onödiga haverier på grund av oupp-

märksamhet, då man inte har annat att göra än att hålla uppsikt: kollision med gränsmarkeringar, hövolmar, parkerade flygplan etc.

Ett skrämmande exempel

Under sommaren kolliderade ett flygplan under nödlandningsövningar med en kraftledning. En del skador uppstod på flygplanet, dock ej värre än att flygningen kunde fortsättas. Vid landningen visade det sig dock att den fortsatta flygningen på grund av skador på en vingstötta hade varit förenat med en icke obetydlig risk. Nödlandningsövningen utfördes över ett fält som ej tidigare varit rekognoscerat och godkänt för landning. Flygningen måste därför betraktas som disciplinär flygning på för låg höjd. Lite var har vi väl gjort liknande saker och inte precis känt oss som brottslingar. Det allvarliga i det här fallet var att flygplanet

(4-sitsigt) var fullt med passagerare, vilka utsattes för otillbörliga risker. I högsta grad ansvarslost.

Haverikostnaderna

På grundval av föreliggande haverirapporter har ett försök gjorts till uppskattning av haverikostnaderna i procent av flygplanens värde. Detta är en vanskelig uppgift. Det har emellertid inte varit möjligt att inhämta uppgifter om av experter bedömda kostnader i varje enskilt fall. Troligtvis har vi bedömt kostnaderna för lågt. Enligt vår uppskattning motsvarar kostnaderna för samtliga haverier totalt 16—17 hela flygplan. Vid ett medelpris av 50.000 kr blir den totala haverikostnaden c:a 800.000 kr. I nedanstående tabell representeras varje haveri av en punkt som anger haverigrupp och uppskattad haverikostnad i procent av flygplanets värde.

| Haverityp | Skadeprocent (antal haverier) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Antal havererade flygplan | Motsv. antal totalhavererade flygplan |
|------------------------|-------------------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|---------------------------|---------------------------------------|
| | 5 | 10 | 15 | 20 | 25 | 30 | 35 | 40 | 45 | 50 | 55 | 60 | 65 | 70 | 75 | 80 | 85 | 90 | 95 | 100 | | |
| I samband med start | | | | | | | • | • | | • | | | | | | | | | | • | 5 | 2,6 |
| I samband med landning | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | 25 | 7,5 |
| Dåligt väder | | • | | | | • | | | | | • | | | | | | | | | • | 5 | 2,4 |
| Nedisning av förgasare | | | | • | | | | | | | | | | | | | | | | • | 3 | 2,2 |
| Markkörning parkering | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | 15 | 1,9 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 53 | 16,6 |

• = ett haveri

Se om Ditt försäkringskydd

Kan Du tänka Dig något mer fatalt än att betala en massa pengar för ett försäkringskydd, som Du tror är fullständigt och att plötsligt om något händer upptäcka att just där var det en enda lucka i försäkringen. Sådant händer inte allt för sällan. Förvissa Dig om att det inte kommer att hända DIG.

Först kaskoförsäkringen

Gör fullkomligt klart för Dig vad Du vill att försäkringen skall täcka — och, när Du tecknat försäkring eller flyger ett försäkrat flygplan, vad försäkringen täcker. De allmänna försäkringsvillkoren är något olika i olika bolag, men Du måste alltid tänka på bla

- *Brott mot BCL förverkar rätt till ersättning.*
- *Förare* — Kontrollera att försäkringen gäller den eller de förare som skall flyga flygplanet. Vid klubbförsäkringar gäller ofta, och det bör vara så, att förarna skall godkännas av motorflygchefen.
- *Åndamål* — Om försäkringen gäller exempelvis privat-, nöjes- eller affärsflygning måste Du göra klart för dig om t ex skolflygning eller segelflygbogsering räknas dit eller se till att Du får täckning härför om sådan verksamhet avses. Samma sak gäller exempelvis *tävlingar*, *avancerad flygning* och *mörkerflygning*, som i regel är undantagna om intet säges härom i försäkringsbrevet (Cover Note).
- *Geografisk täckning* — Det område inom vilket försäkringen gäller är alltid angivet i försäkringsbrevet.
- *Landningsplats* — De flesta av de flygplatser i vårt land som användes av det lätta flyget är enligt AIP rubricerade som "Icke godkända flygplatser". Förvissa Dig om att försäkringen gäller för dylika (unlicensed landing areas). Därvid gäller emellertid att landningsplatsen skall vara på förhand från marken rekognoscerad och godkänd av omdö-

mesgill person och omedelbart för landning kontrollerad (t ex beträffande boskap eller andra tillfälliga hinder, is-tjocklek, snödjup, stöp eller dylikt). Tillstånd från markägaren skall ha inhämtats.

- *Taxning* — Tänk på att taxning ej får ske av annan person än innehavare av flygförarcertifikat eller mekanikercertifikat (BCL U1.8, 1.4.2).
- *Max last* — Den får givetvis ej överskridas, ej heller i försäkringsbrevet angivet antal passagerare, vilket är en sak att tänka på vid försäkring av 2—4-sitsiga flygplan.
- *Parkeering* — Om flygplanet lämnas obevakat skall erforderliga försiktighetsmått vidtagas genom förtöjning och anbringande av bromsklossar. Medför lämplig typ av förankringsmateriel.
- *Transport* — I regel är flygplanet ej försäkrat annat än vid sådana transporter som äger rum i samband med haveri. Andra transporter som kan förekomma är t ex vid byte av hjul, skidor eller flötörer.
- *Haveri* — Kom ihåg att vid inträffat haveri omedelbart anmäla detta till försäkringsgivaren och vidare att det är han och icke Du som skall beställa reparation.

Utökning av försäkring

Om flygplanet avses användas på sätt som ej täckes av försäkringen, t ex av annan förare, deltagande i tävlingar, flygning utomlands el dyl skall försäkringsgivarens tillstånd *i förväg* inhämtas, vare sig det gäller en tillfällig eller långvarigare utökning av försäkringen. I regel lämnas dylikt tillstånd utan eller med endast ett mindre premietillägg.

Vinterhaverier

— I förra numret av KSAK NYTT (dec 1962) infördes Lfs råd och anvisningar för

FLYGVERKSTÄDERNA NORRTÄLJE AB

TEL. 0176/134 25, 134 80 - TGA. AIRNO



Översyn och reparation

av flygplan och motorer

All service på mindre flygplan utföres snabbt. Såväl land- som sjöflygplan omhändertagas av goda fackmän som garanterar ett väl utfört arbete.

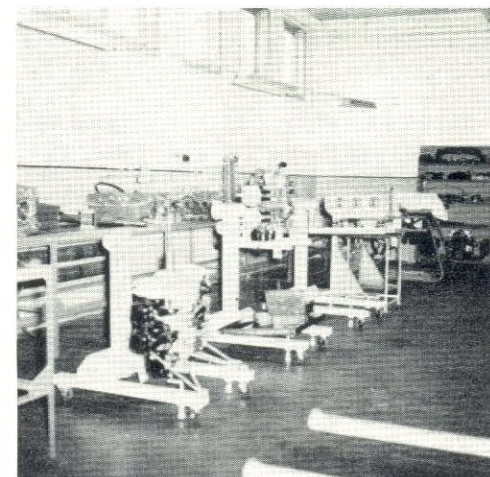
Verkstaden är belägen i norra delen av Norrtälje Flygplats.

Slipen ligger vid Kvisthamraviken öster om flygplatsen på Kärleksuddens södra strand.

Flygklubbarnas motorflygchefer och tekniskt ansvariga samt övriga flygplanägare äro välkomna att tillsammans med oss lägga upp långtidsplanering för översynsarbeten. **Edra flygplan: Lång tid i luften! Kort tid på verkstad!**

Elektriska motorvärmare tillverkas och installeras.

Tillverkning av skidor för olika flygplanstyper.



Nya flygplatstaxan

För någon tid sedan varslades om en höjning av avgifterna i flygplatstaxan. I en framställning till Kungl. Maj:it underströk KSAK betydelsen av den motorflygverksamhet som bedrivs inom de KSAK-anslutna flygklubbarna och den anmärkningsvärda ökningen av verksamheten kunnat uppvisa. Särskilt framhöll KSAK flygklubbarnas möjligheter att sprida flygintresset och att ge ungdomen tillfälle till aktiv flygverksamhet, att verka rekryteringsfrämjande till flygvapnet liksom till armén och marinen samt till civilförsvaret och till det civila flygets yrkesområden, att bilda rekryteringsunderlag för den frivilliga flygkåren och att bedriva allmännyttig flygning i form av hjälpflyg.

I skrivelsen framhöll KSAK vidare att allmänflygets krav på flygplatser och markorganisation är tämligen blygsamma i jämförelse med exempelvis trafikflygets och föreslår att de avgifter som tas ut av det lätta flyget beräknas utan avseende på avskrivning av anläggningskostnaderna för de brukade flygplatserna.

Slutligen hemställer KSAK att luftfartsstyrelsen måtte bemyndigas att medgiva nedsättning av flygplatsavgifter för KSAK och till KSAK anslutna flygklubbar.

I den i INFO 91/62 presenterade flygtaxan har inga ändringar gjorts.

Landningskort genom KSAK

KSAK:s och de anslutna flygklubbarnas medlemmar kan köpa landningskort genom KSAK, som åtar sig att avisera angående förnyelse i god tid före giltighetstidens utgång.

Flygplatser för framtida inrikes- trafik i Sverige

Rubriken är titeln på en utredning som i höstas verkställdes inom Ingenjörsvetenskaps-

akademiens Transportforskningskommission och som redovisats som Meddelande nr 51. Meddelandet, som kostar 20: — kronor, kan rekvireras från transportforskningskommissionens kansli, Grevturegatan 12 D, Stockholm Ö. Postgirokonton 59 905, Ingenjörsvetenskapsakademien, Stockholm 5.

Utredningens främsta syfte har varit att till nytta för den översiktliga samhällsplaneringen framlägga rekommendationer rörande framtida inrikesflygplatsers utformning och lokalisering. I utredningen lämnas anvisningar avseende bl a banlängder, flygplatsutformning i övrigt, hinderfria inflygningssektorer, bullerområden och lokalisering av flygplatser.

Utredningen har kommit till den slutsatsen att nya typer av trafikflygplan, för vilka 600 m banlängd är tillräcklig, sannolikt kommer att sättas i trafik omkring 1970 och att trafiken med sådana plan kan komma att tillväxa snabbt under 1970-talet. Det bedöms att det i Sverige år 1980 förutom ca 30 trafikflygplatser av konventionell typ (ca 1.500 m bana) även kommer att finnas mellan 30 och 60 flygplatser som trafikeras reguljärt med kortstartande flygplan. Antalet passagerarkilometer i reguljärt flyg bedöms öka från ca 200 milj 1960/61 till 1.400 å 1.800 milj 1980.

Även charterflyg, taxifyg, företagsflyg, nöjesflyg och utbildningsflyg, förutses genomgå en snabb utveckling. Nu finns i landet ca 500 flygplan för sådan verksamhet och ett 50-tal små flygplatser enbart avsedda för lätta flygplan. 1980 bedöms det sannolikt att det kommer att finnas mellan 2.500 och 5.000 lätta flygplan i Sverige och mellan 200 och 300 små flygplatser.

Det är angeläget att utredningens rekommendationer för inarbetande av flygplatser i de översiktliga samhällsplanerna beaktas.

historia om snön är någorlunda djup. Banorna blir därför i regel mycket smala. Om banan inte ligger exakt i vinden, blir det svårt att hålla flygplanet på banan, eftersom bromsning i regel är utan verkan. Följden blir att flygplanet går upp i snövalLEN, i regel en mycket dyrbar historia.

Än en gång vill KSAK på det skarpaste framhålla att lojaliteten kräver största grad av aktsamhet. Varje haveri är en fläck på hela privatflyget som medför ökade försäkringskostnader för alla.

Segelflyg-VM 1963

10—24 februari pågår VM-tävlingar i segelflyg på flygplatsen Laguna de Gomez vid den argentinska staden Junin, 25 mil NV om Buenos Aires.

Cirka 70 förare från 25 länder, däribland de båda mästarerna från 1960 års VM, tysken Heinz Huth, som segrade i öppna klassen, och Rolf Hossinger, svensken som tävlade för Argentina och vann standardklassen för sitt andra hemland. Det var alltså Hossingers förtjänst, att Federación Argentina de Vuelo a Vela fick årets VM-tävlingar på sin lott. Vi kan gott ta åt oss en del av den ära som vederfarits Rolf Hossinger, ty kristianstads-pågen som numera ägnar sig åt transportflyg i Sydamerika har fått hela sin grundläggande segelflygutbildning i Sverige och tillhör de gamla pålitliga ällebergarnas skara.

De båda svenska piloterna, Lars Fredriksson (34) från Eskilstuna och Sture Rodling (27) från Linköping, kommer att möta en hård konkurrens i Argentina. Klarar de bara omställningen från nordisk isbjörns vinter till en åtminstone fyrtyo grader varmare högsommar och lyckas nationsledaren, reservane trafikdirektören i luftfartsstyrelsen Gidde Karlsson, hitta de rätta skyddsmedicinerna mot matförgiftning i sitt välplanerade tävlingsapotek så har mänskligt att döma både Fredriksson och Rodling goda chanser att hamma högt på prislistan.

Fredriksson tävlar med en högmodern Foka 24 SZD, inköpt 1962 från Polen. Rodling startar med en Ka-6, som utlånas av arrangörerna. Båda kommer att få tillfälle att akklimatisera sig redan före träningsperioden och Rolf Hossinger har lovat att ta väl hand om dem och hjälpa dem tillrätta i det nya klimatet.

Man får väl hoppas, att det internationella rapportsystemet fungerar så, att KSAK-NYTT:s läsare redan när denna tidning utkommer fått VM-nytt från Junin genom dagspressen. Då kanske spänningen redan börjat skingras kring de nya segelflygplan-

typernas prestationer, finnarnas Vasama, holländarnas Sagitta, fransmännens Edelweiss och Wa-23 Siren, engelsmännens Skylark 4, tyskarnas SB-7 och amerikanernas HP-11.

Anmälningar den 1 januari

Öppna klassen:

Argentina: R Hossinger, J S Ortner. Australien: R S Rowe (Skylark 3F)*. Belgien: M Baeke (Skylark III)*. Brasilien: A M de Oliveira eller J Machado (BN-1). Canada: D Webb (Skylark 4). Chile: Två ej namngivna piloter (Blantik). Danmark: W H Jensen (Lo-150). England: H C N Goodhart (Skylark 4), J Williamson (Skylark 4). Finland: H Tandefelt (Pik 16c Vasama). Frankrike: C Labar (Siren Wa-23). Israel: M Bar (Skylark III)*. Italien: A Pronzati (Eolo). Japan: I Oda (Sky 34)*. Jugoslavien: C Kriznar (Meteor), J Mrak (Meteor). Nederländerna: A Breunissen (Skylark III). Norge: T Hernes. Polen: E Makula (Zefir), J Popiel (Zefir). Schweiz: H Nietlispach (Sky 34), M Ritz (Skylark 3F). Syd-Rhodesia: J C Saunders. U S A: R Johnson (RHJ-6 Adastr), R Schreder (Schreder HP-11). Västtyskland: R Spanig (Zugvogel III). Österrike: F Ulbing (Standard Austria).

Standardklassen:

Argentina: R Beretta. Australien: I M Iggulden (Ka-6)*, D G Reidd (ES-39 Arrow). Belgien: M Cartigny (Mucha Standard), H Stouffs (Ka-6). Brasilien: G Künch (Ka-6)*, G Pessotti eller C Junqueira (Ka-6)*. Canada: C Yeates (Ka-6)*, W J Mix (Ka-6)*. Chile: Ej namngiven pilot (Ka-6)*. Danmark: I Braes (Ka-6)*, N S Sejstrup (Ka-6)*. England: A J Deane-Drummond (Olympia 463). Finland: M Wittanen (Pik 16c Vasama), J Horma (Pik 16c Vasama). Frankrike: D Barbera (Edelweiss), F Henry (Edelweiss). Israel: D Arber (Ka-6)*. Italien: W Vergani (M-100-S), L Briigliadori (EC-3959 Uribel). Japan: A Schimamori (Ka-6)*. Nederländerna: E van Bree (Sagitta II), J Selen (Ka-6). Norge: T Sand-Johannessen (Ka-6)*, H Tjensvoll (Ka-6)*. Polen: J Pieczewski (Foka). Schweiz: R Hächler (Ka-6)*. Spanien: M Ara (Ka-6), L V Juez (Ka-6). Sverige: L Fredriksson (Foka SDZ-24), S Rodling (Ka-6)*. Syd-Rhodesia: E J Harrold (Ka-6)*, E Pearson (Ka-6)*. U S A: J D Ryan. Västtyskland: H Huth (Ka-6), R Kuntz (SB 7). Österrike: J Fritz (Standard Austria), H Wödl (Standard Austria).

* Flygplanet utlånat av arrangörerna.

flygning under vinterförhållanden. Tyvärr är många haverier föranledda av brist på erfarenhet eller aktsamhet under vinterflygning — bl a underlåtenhet att ta reda på aktuella snö- och isförhållanden på landningsplatsen. *Istjocklek, snödjup och stöp kan variera från dag till dag*, varför det är absolut nödvändigt att ta reda på dagsläget. Redan i år har vi sorgliga erfarenheter på denna punkt.

En annan varning gäller *plogade banor*. Plogning är en synnerligen arbetskrävande



Nikkaluokta i lä av Kebnekajsemassivet. Här nåddes i fjol flera fina vågflygresultat, det bästa på c:a 7.000 m. Ett 100-tal segelflygare är redan anmälda, och huvudparten kommer från Finland.

Eftersom lägertiden är densamma på båda platserna skall det bli mycket spännande att se hur vågflygmöjligheterna kommer att gestalta sig.

SM i segelflyg 1963

Vid segelflygchefsmötet i november 1962 meddelade KSAK att SM för 1963 var i fara av ekonomiska skäl, bl a beroende på den ökade belastningen att både deltaga i VM och anordna SM samma år. KSAK förutskickade därför att om SM skulle hållas så måste troligen anmälningsavgiften höjas väsentligt.

Vid mötet föreslogs att KSAK skulle undersöka huruvida SM lämpligen kunde anordnas av någon flygklubb. En undersökning har visat att detta troligen ej skulle medföra lägre kostnader. Ingen av de tillfrågade klubbarna har heller förklarat sig villig. Dessutom torde nog flertalet gärna se att tävlingen kom till stånd på Älleberg.

Vid segelflygkommitténs sammanträde den 19 jan behandlades frågan på nytt. Kommittén rekommenderade att SM anordnas på Älleberg och att KSAK tar ut nödvändig avgift för finansiering av tävlingen.

KSAK har nu bestämt att SM skall äga rum på Älleberg den 7—14 (reserv 15 o. 16) juli. Anmälningsavgiften beräknas preliminärt till omkring 400 kronor.

Fjällsegelflygningen på frammarsch

Att vara fjällbiten är just nu "högsta mode" bland dagens segelflygare. Allt flera klubbar etablerar samarbete och drar till fjälls med plan och familj för en eller ett par veckors härlig avkoppling. En del väljer Jämtlandsfjällen, andra Kebnekajse.

Som regel är vädersituationen gynnsam i det svenska fjällområdet under mars—april, då nästan varje dag är flygbar. Alla hoppas på lävågor som kan bära planen till höga höjder, men upplevelsen att få glida omkring över hangen är inget dåligt surrogat.

Ortsjö Fjällgård, granne med Vålådalen, blir under 3 veckor i mars-april samlingspunkten för mer än 100-talet segelflygare från ett 10-tal klubbar i Mellansverige. Organisatör för lägret är segelflygchefen i Eskilstuna Flygklubb, Rolf Algotson, som enligt uppgift ännu har några platser lediga. Med resor och allt kostar en fjällvecka vid Ortsjön inte mer än 350:— kr, vilket får anses högst facilt, när till och med slädparti med facklor lär ingå i priset!

Gällivare och Kiruna Flygklubbers vinterviste blir under samma tid sjön Paittasjärvi vid

Vasama seriebygges på Jämijärvi

Finlands Flygförbund har överlåtit flygplansfabrikationen vid Segelflygskolan Jämijärvi till K K Lehtovaara Oy — Flygmaskinsfabriken, som hyrt samtliga verkstadsutrymmen och åtagit sig att fortsätta tillverkningen av segelflygplan. Produktionsprogrammet omfattar till att börja med en serie Vasama, vars konstruktör, diplomingenjören Tuomo Tervo, är teknisk ledare vid företaget.

Vasama, utan instrument fritt Jämijärvi, har offererats till ett pris av något över 16 000:— Sv kr.

Nästa nummer

kommer att behandla flygvapnets gamla trojänare S 14 "Storken". Artikeln kommer att kompletteras av en ritning i skala 1:72.

Raketmodeller introduceras

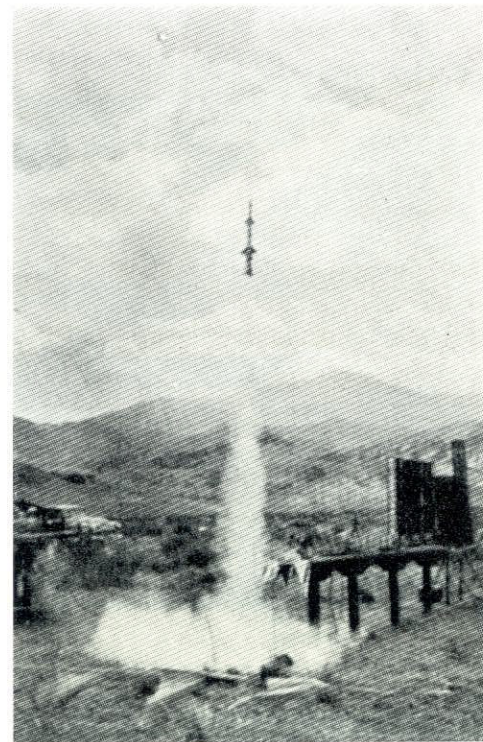
Raketmodellflygning, icke att förväxla med det nya kvalificerade studieområde som under SIS' överensseende behandlar bygge av modellraketer, har för några månader sedan upptagits inom FAI, som en ny gren inom modellflygsporten.

Instruktörer, intresserade av att ta hand om den nya raketmodellhobbyn, från modellflygklubbar och anslutna flygklubbar samt från andra intresserade ungdomsorganisationer, inbjudas till en kort men givande kurs i Stockholm söndagen den 10 mars.

Arrangörer: KSAK och Studieförbundet Medborgarskolan i samarbete med SMFF (Sveriges Modellflygförbund) och SIS (Svenska Interplanetariska Sällskapet).

Tid och plats: Söndagen den 10 mars 1963 kl 9.30 i KSAK-huset, Skeppsbron 40, 3 tr. Programmet beräknas vara genomfört kl. 15.30.

Program: En från USA för detta unika tillfälle lånad färgfilm om raketmodellflygning presenteras. Därefter genomgång av regler, säkerhetsföreskrifter, studieteknik och organisationsfrågor.



Nytt rekordår för segelflyget 1962

Den preliminära sammanräkningen av utbildningsresultaten inom segelflygverksamheten under det gångna året ger vid handen, att det totala antalet diplom och certifikat 1962 (947) är hela 28 % större än under rekordåret 1961, då alla tidigare årsresultat överträffades med bred marginal. Antalet C-diplom 1962 (560) är mer än 16 % bättre än 1961 års rekordsiffra och 1962 års certifikatsumma (330) överträffar noteringen från rekordåret 1961 med inte mindre än 37,5 %.

Den sammanlagda flygtiden har under det senaste året ökat med 25 % till 14 523 timmar. Antalet starter med segelflygplan (41 693) är 21 % högre än 1961.

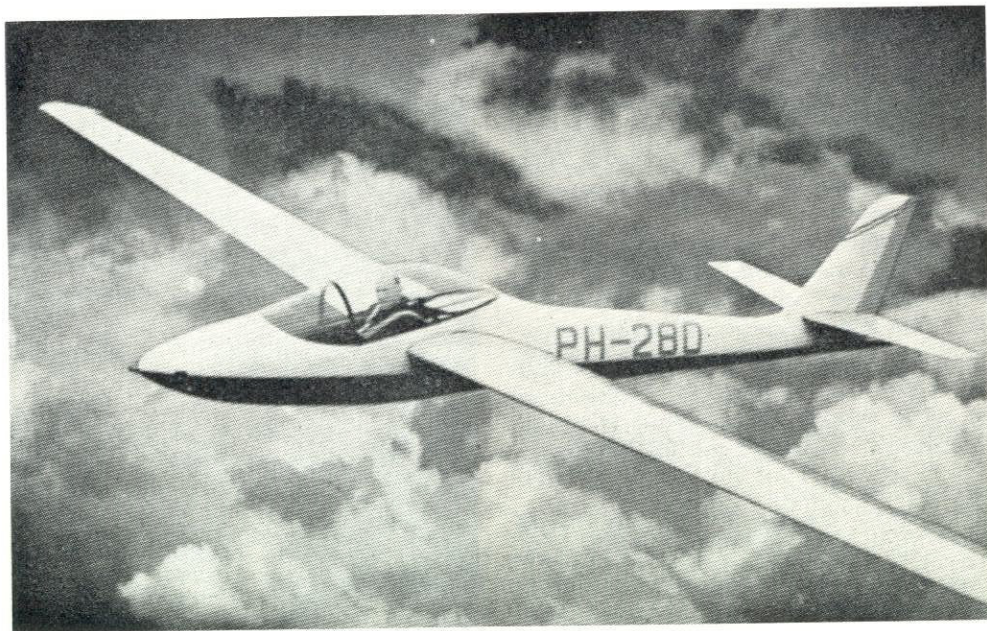
Utvecklingen, som närmare kommer att klarläggas och kommenteras i KSAK-NYTT:s marsnummer, torde främst bero på den väl genomförda rationaliseringen av segelflygutbildningen.

Måltider: En kopp kaffe serveras vid ankomsten, en enkel lunch kl. 12.00.

Kostnader: Måltider beräknas kunna serveras för max 50 personer, givetvis utan kostnad. Ett begränsat antal resebidrag står också till förfogande, dock högst till en deltagare från en och samma klubb resp. organisation.

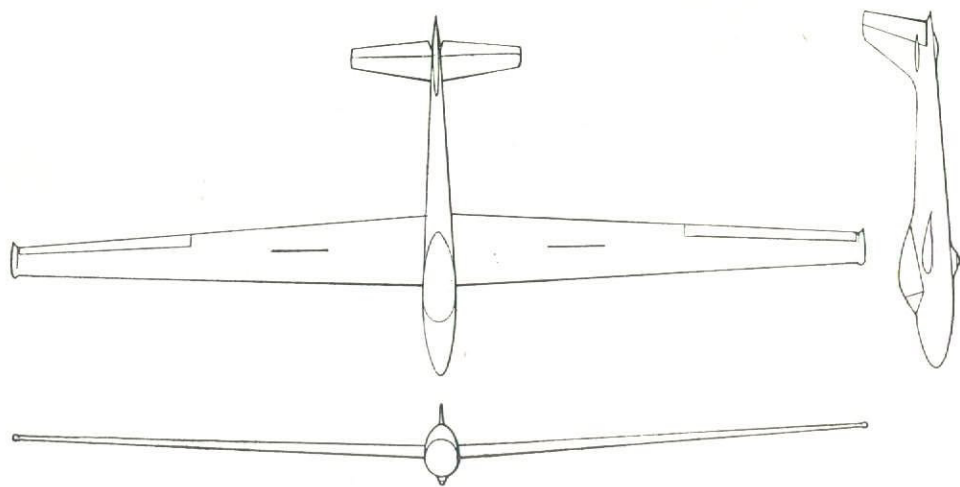
Förbandsanmälan är nödvändig. Ring KSAK, 08/23 23 65 (fru Jansson) senast den 5 mars. Meddela namn, adress, telefonnummer och klubb.





Sagitta (Pilen)

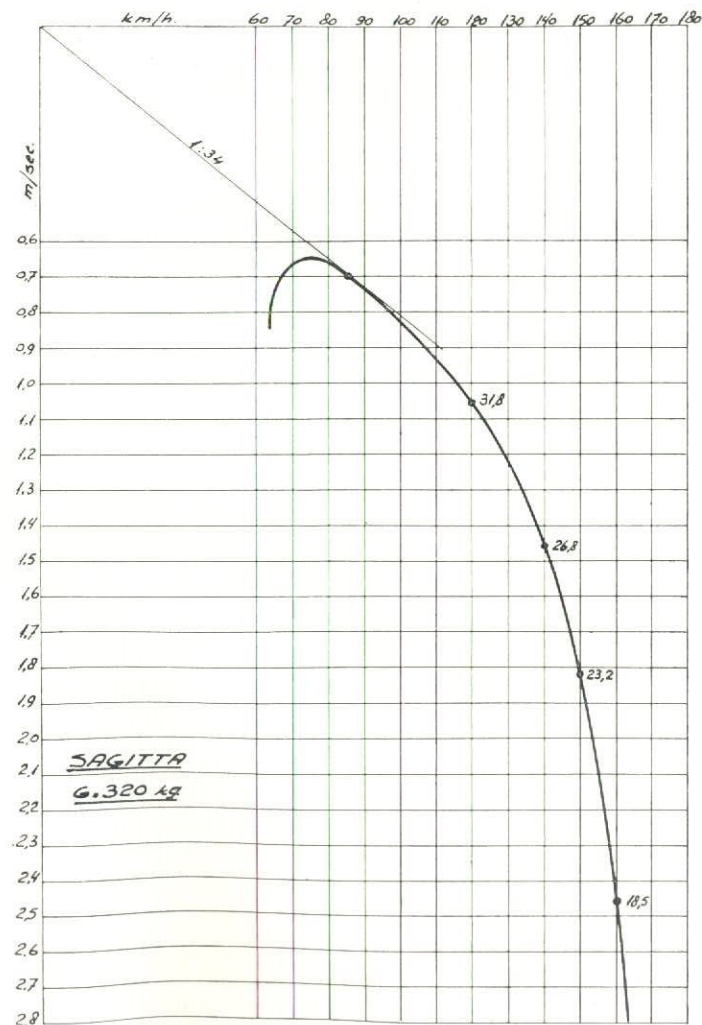
Tillverkare: N. V. Vliegtuigbouw TEUGE Holland



Beskrivning

Ensitsigt, fribärande medelvingat mono-plan. Kropp, vingar, stabilisator och roder av trä. Vingar liksom alla roder är dukklädda. Främre delen av kroppen är försedd med

en 50 cm lång "noskåpa" av glasfiber. Planet är försett med en tvådelad huv, främre delen fast, bakre delen skjutbar bakåt. Hjulet är fast inbyggt och försett med en strömlinjeformad kåpa.



Mått

Spännvidd 14,8 m
Längd 6,5 „
Höjd 1,10 „
Kroppsbredd .. 0,55 „

Vikt

Tomvikt .. 210 kg
Tillsatsvikt 110 „
Flygvikt .. 320 „
Vingbelastning 26,7 kg/m²

Flygplanet's vikt med flyginstrument, syrgasläggning och radio har angivits till 226 kg. Tillsatsvikten blir då 94 kg.

Vingar

Profil .. NACA 63—618
Sidoförhållande . 1:18,7
Vingyta 12,00 m²

Prestanda

Bästa glidtal (vid 85 km/tim) 1:34
Minsta sjunkhastighet (vid 75 km/tim) 0,67 m/sek
Minsta flyghastighet 66 km/tim

Högst tillåtna hastigheter

Tillåten hastighet vid lugnt väder 270 km/tim
Tillåten hastighet vid byigt väder 200 km/tim
Vinschstart 120 km/tim
Flygstart 140 km/tim

Internationell kalender 1963

Motorflyg

- 10—15 mars, Frankrike, Rally i Tripolis (Nord-Afrika).
18—21 april, Tanger, Rally i Casablanca.
12 maj, Frankrike, Rally i Besançon.
24—25 maj, Frankrike, Rally Deanville-Cannes.
25—26 maj, Frankrike, Rally i Quiberon.
25—26 maj, Frankrike, Rally i Blois le Breuil.
25—26 maj, Frankrike, Tredje europeiska Atlant-rallyt i la Baule.

- 25—27 maj, Luxemburg, Tredje internationella rallyt "des Vins de la Moselle Luxembourgise".
1—3 juni, Frankrike, "Coupe Challenge Jaffeux-Tissot" i Royan.
8—9 juni, Frankrike, Rally i Dieppe.
14—17 juni, Holland, Rally Teuge-Rotterdam.
15—16 juni, Frankrike, Rally Dauphiné-Grenoble.
15—16 juni, Frankrike, Internationella rallyt "des Vins, Fleurs et Chateaux d'Anjou" i Angers.
22—23 juni, Frankrike, Rally i Vichy.
29—30 juli, Frankrike, Rally i Flers.
3—7 juli, Frankrike, Internationell konstflyguppvisning i Lille-Bondues.
5—8 juli, Italien, "15:e Cicilien-Rallyt".

Segelflyg

- 10—24 februari, Argentina, Segelflyg-VM i Junin.
27 april—1 maj, Frankrike, Int. tävlingar i Haguenau.
4—14 juli, Frankrike, Internationella segelflygtävlingar "Huit Jours d'Angers" och "Coupe d'Europe" i Angers.

Helikopter

- 13 juni, Frankrike, "Grand Prix" i Paris (le Bourget)

Fallskärm

- 8—17 juni, Västtyskland, Stora Europa-tävlingen i Leutkirch-Allgäu.
3—7 juli, Frankrike, Internationella tävlingar i Lille-Bondues.
5—11 augusti, Belgien, "4:e Europa-träffen" i Spa.
augusti, Jugoslavien, "Coupe Adriatique" i Portoroz/Slovenien.

Ballonger

- 18—27 augusti, Schweiz, Ballongvecka i Mürren.
15 september, Västtyskland, Internationella friballongtävlingar i Nordrhein/Vestfalen.

Modellflyg

- 24 februari, Finland, Vintertävling (Friflygande) i Helsingfors.
23—26 maj, Österrike, Internationell stadstävling (Linstyrda) i Wien.

- 1—2 juni, Frankrike, Internationella tävlingar (Friflygande, Radiostyrda, Linstyrda) i Maubeuge.
1—2 juni, Italien, "Giornata Ala Minima" (Linstyrda stunt och hastighet) i Ivrea.
8—9 juni, Frankrike, Internationella radiostyrningstävlingar (Segel, mono och motor, multi) i Epinal/Dogneville.
25—27 juli, Jugoslavien, "Varteks Cup" (Segel och Team-racing) i Varazdin.
4 augusti, Italien, "Europa Coupe" (Segelmodeller, hangflygning) i Rovereto.
12—16 augusti, Österrike, VM (Friflygande) i Wiener-Neustadt.
21—25 augusti, Belgien, VM (Radiostyrning) i Genk.
21—25 augusti, Belgien, "Criterium des As" (Linstyrning) i Genk.
26—29 september, Österrike, "Fjärde internationella Dolomiten-Pokalflygningen" (Radiostyrda) i Lienz.

Centrala segelflygkurser

Till sommarsäsongen planeras följande centrala kurser för utbildning av segelflyglärare och byggledare.

- 19 maj—15 juni Segelflyglärarekurs I
26 maj—15 juni Byggledarkurs
16—29 juni Förberedande segelflyglärarekurs I
14—27 juli Förberedande segelflyglärarekurs II
28 juli—24 augusti Segelflyglärarekurs II
Samtliga kurser anordnas vid KSAK:s centrala segelflygskola Alleberg.

Söderfors Modellflygklubb värd för VT

Årets första stortävling för modellflygarna, Vintertävlingen, anordnas den 24 februari på Bramsöfjärden i Söderfors. Tävligen som omfattar friflygande klasserna är även öppen för juniorer i särskild klass. Man har ordnat med förläggning och utspisning för föranmälda deltagare. Flygvapnet väntas komma att göra en överflygning som en hälsning till den modellflygare som led så många militärflygare avancerat till betydelsefulla poster.

Norrtälje flygklubb lever upp

Norrtälje Flygklubb överväger att återta sitt gamla namn Roslagens Flygklubb, som man bar på den tiden då medlemsantalet var uppe i 300 och klubben kunde räknas till de mera aktiva i vårt land. Man välver stolta planer på att rekonstruera flygklubben och att sätta fart på verksamheten. För säkerhets skull har man vidtalat en av styrelseledamöterna under klubbens storhetstid, Landsfiskalen Gunnar Holmberg, att åtaga sig ordförandeskapet i den omorganiserade flygklubben. Lycka till!

DDT mot trötthet

(med ben. tillstånd saxat ur Flygvapen-Nytt)
Handen på hjärtat mina vänner, har Ni gjort allt vad som göras kan för Er fysiska kondition? Nu frågar Ni mig förmodligen när, var och hur jag tror att Ni skall hinna med att göra något väsentligt åt en så tidsödande syssla som idrott. "Vet inte författaren hur orealistiskt det är med regelbunden motion p g a övningar, kvälls-flygning, tjänsteresor, pappersexercis och personalbrist?" — Jodå, jag vet en hel del om just det där och därför skulle jag vilja ordinera DDT.

Vi flygare vet ju att man inte kan konstruera ett flygplan med enbart önskvärda egenskaper såsom kort landningssträcka, god vändbarhet, stor hastighet, lågt pris, lång aktionstid, kraftig beväpning, mm. Man måste kompromissa i vissa detaljer för att få fram den mest ändamålsenliga enheten.

Aven vid "konstruktion" av DDT-programmet har kompromisser varit nödvändiga. Programmen har skapats för att så långt som möjligt uppfylla de väsentligaste fordringarna.

För att Ni inte ska tro att det är en giftblandare, som Ni råkat i klorna på, kanske jag nu bör tala om att DDT betyder

Den dagliga träningen

och det är den som gör långt större nytta än sporadiska fotbollsmatcher, några orienteringslöpningar per år eller ett enstaka tremilslopp på skidor. Lova mig att dagligen var Ni än är, förutom Er vanliga fysiska träning, utföra följande fem enkla rörelser:

- *För axelpariet:* Stående. Armföringar framåt-uppåt-bakåt-nedåt. En arm 180° före. Sakta tempo. Byt rörelseriktning.
- *För bålen, ryggen och balansen:* Stående. Armlyftning uppåt. Blunda. Bålrullningar. Byt rörelseriktning.
- *För buken, magen och lärmuskulerna:* Sitt på golvet. Lätt böjda knän. Armlyftning framåt. Kroppstyngden väl tillbaka. Armarna åt vänster och benen åt höger. Växla.
- *För ryggen:* Ligg på magen. Armlyftning uppåt (i kroppens riktning). Lyft armar och ben högt från golvet uppregade gånger. Om marken är våt eller golvet smutsigt, byt till denna rörelse: Stående. Framåtnedåtböjning med hängande armar. Uppåtresning till svag bakåtböjning med armlyftning uppåt. Låt armarna leda och håll ryggen rak vid uppåtresningen. Upprepa.
- *För cirkulationsorganen (hjärta och lungor):* Stående. Jämfotahopp till nedhukad ställning med händerna i golvet. Kropps- och bensträckning bakåt. Återhopp till föregående ställning. Nytt jämfotahopp med armlyftning uppåt. Fortsätt. — Detta hopp är oerhört konditionskrävande. Tag det mycket, mycket försiktigt i början om Ni inte är ung och har starkt hjärta. DDT

Julpristävlingen

I KSAK-NYTT:s decembernummer efterlystes förslag på ett svenskt namn för General Aviation, ännu bättre än ordet "Allmänflyg", som sedan en tid tillämpats i KSAK:s korrespondens m m.

Listan på namnförslag är rikhaltig. Här presenteras de föreslagna benämningarna i bokstavsordning: Allflyg, Enskilt flyg, Extemporeflyg, Generalflyg, KSAK-flyg, Omniaflyg, Populärflyg, Privatflyg, Småflyg, Sport- och Bruksflyg, Stapelflyg och Varioflyg. Namnförslagen återföljs i många fall av utförliga motiveringar.

Juryn har inte ansett sig böra ta slutgiltigt ställning till de inkomna namnförslagen, förrän bl a Nämnden för Svensk Språkvård tillfrågats.

Aven om sista ordet inte har sagts i denna namnfråga, vill emellertid juryn visa sin uppskattning genom att tilldela följande förslagsställare den värdefulla prisboken. Namnen anges i bokstavsordning, då vi icke vill föregripa utredningen genom att göra en gradering.

Prisboken är Charles Lindbergh, "Spirit of St Louis" i prakthand med författarens egenhändiga namnteckning.

Vinnarna (i bokstavsordning)

- Provinsiällakare Bengt Hesse, Sjukstugan, Nordmaling
Herr Carl-Göran Jönsson, Odensviksvägen 12 A, Östersund 3
Agronomen Hans Landgren, Tynnelsö gård, Stallarholmen
Civilingenjören Rune Lindh, Vasavägen 106, Jakobsberg
Försäkringsstjänstemannen S E Åhrberg, Linnégatan 8, Stockholm
samt sign. "4278—2—56". Får vi be om adressen!
KSAK-NYTT gratulerar!

Svensk Flyghistorisk förening:

Rättelser och tillägg till förteckningen över svenskt militärflyg under perioden 1911-1962

Attackflygplan

- A 17 Saab-37 (= B 17A, B och C)
A 36 Saab-36 (projekt)
A 37 Saab-37 "Viggen" (under konstruktion)

Bombflygplan

- B 4A Hawker Hart, ASJA, CVM (18+21)
B 4B Hawker Hart, CVM (2 st omb. B 4A)
B 5B Northrop 8A-1, ASJA-Saab (64)
B 5C Northrop 8A-1, ASJA-Saab (39)
B 5D Northrop 8A-1, Northrop, USA (omb. B 5A) (1)
B 17B Saab-17B, Saab, (76)
B 24 Saab-24, Saab (projekt = J 24)

Jaktflygplan

- J 29A, B, D, E och F inkl. S 29C tillv. Saab 656 ex.
J 37 Saab-37 "Viggen" (under konstruktion)

Spaningsflygplan

- S 6 Fokker CV-E, Fokker, CVM (14+19) inklusive f.d. J 3B
S 6A Fokker CV-D, Fokker, CVM (8+1) inkl. f.d. J 3 och J 3A
S 8 (projekt)
S 11 Heinkel He 115A-2 = T 2 som spaningsplan
S 17BS Saab-17BS, Saab (38)
S 37 Saab-37 "Viggen" (under konstruktion)

Skolflygplan

- Sk 3A 1 st
Sk 14 NA 16-4, North American, USA (1)
Sk 14 NA 16-4, ASJA (112)
Sk 14A NA-16-4, ASJA (23)
Sk 15A Klemm Kl 35D, Tyskland (64) c:a 10 Kl 35 B&D lånades dessutom från civilt håll
Sk 15B Klemm Kl 35D, Tyskland (5)
Sk 15C Klemm Kl 35D, Tyskland (5)
Sk 16B NA T-6, North American, USA (106)
Sk 16C SNJ-2, North American, USA (6)
Sk 37 Saab-37 "Viggen" (under konstr.)
Sk 60 Saab-105, Saab (130)

Transportplan

- Tp 8 Waco UIC-4, UKC-4 & ZQC-6, Waco, USA (3)
Tp 8A Waco YKS-7, Waco, USA (1)
Tp 52 Canberra T. Mk 11, English Electric, Engl. (2)

Helikoptrar

- HKP 1 Vertol 44A, Vertol, USA (marinen 9, flygvapnet 2)
HKP 2 SE 3130 Alouette II, Saab/Sud Aviation, Frankrike (armén 12, marinen 8+2, flygvapnet 3)

- HKP 3A&B Augusta-Bell 204B, Agusta, Italien (flygvapnet 6, armén 12)
HKP 4 Vertol 107-II, Boeing, USA (flygvapnet 4, marinen 6)

Marinens Flygväsande

- Nr 1 — skänktes av disp. O-E Neumüller. "Bryggarkärran" var en beteckning som präglades så sent som 1930. Dessutom stavas den franska motorn Gnôme i likhet med Le Rhône!
Thulin GG — levererades ej, men skulle ha försetts med 150 hkr Benz.

FF 33L — typ mindre!

FF 33E — typ större!

FF 39C — typ störst!

Arméns Flygväsande

Albatros B IIa — beslagtogs egentligen ej. Planet kvarhölls efter ett haveri på Gärdet i samband med krigsutbrottet och inköptes senare av svenska staten! Motorn var av typen Benz på 100 hkr.

Thulin D — Moranekopia av Parasoltyp!

SW 16 — Tväsigt landspaningsplan (ej sjöversion av SW 15). Ett plan inköptes och detta havererade vid Malmen.

AEG G-V — sex exemplar inköptes till en bombavdelning. Ett plan havererade under leveransflygning i Östersjön. Övriga fem var i tjänst en kortare tid varefter de fick bestå motorer till S 18.

Phönix 122 — tillverkade av Phönix-Werke i Österrike hade Hiero-motor på 240 hkr och levererades i 15 exemplar.

Phönix 122 — tillverkades vid Flygkompaniets verkstäder (senare CVM) i 25 exemplar och hade BMW-motorer på 185 hkr.

Phönix 222 — Dront hade även beteckningen E 1!

Phönix 222 — Hispano-Dront betecknades även E 2!

Macchi M 7 — sjöjaktplan, hade Isotta-Fraschini motor på 250 hkr. och tjänstgjorde ända till 1925!

Gloster Gamecock — hade den svagare Jupiter IV på 400 hkr.

Siskin IIA — användes för jämförande motorprov (tillsammans med Gamecock och Bristol Fighter) under ett år till 1925.

Dessutom kan tilläggas att originalbeteckningen var Tummeliten medan svenska beteckningen blev Tummelisa.

Betr. artikeln om Sk 14

Med anledning av den i förra numret publicerade artikeln om Sk 14 vill vi här göra några tillägg:

Uppgiften att Sk 14 spelat ut sin roll redan omkring 1946 får betraktas som felaktig. Medlemmar i KSAK kan intyga att såväl Sk 14 som Sk 14A var i aktiv tjänst som grundläggande (2:a typ) skolflygplan ända fram till slutet av 40-talet. Sälunda påbörjades inflygningar på Sk 14A så sent som april 1948 för civ.ing. Bertil Sandberg (Säffle flygklubb). Det kan i sammanhang även tilläggas att flertalet förare av J 21, J 22, J 26 samt S 18 fick sin grundläggande utbildning med Sk 14 och Sk 14A som 2:a typ.

Det bör även tilläggas att Sk 14A tjänade som förbindelse- och stabsplan på olika flotttiljetter att ha spelat ut rollen som 2:a typ i flygutbildningen. Bl.a. fanns vid F 10 2 exemplar.

Registreringsmystik!

Denna berättelse börjar den 11 februari 1943. Då tvingades nämligen ett tyskt sjöspaningsplan att landa utanför Karlshamn. Planet hade förirrat sig in på svenskt område på grund av kompassfel. Landningen gick perfekt och både flygplan och besättning kunde oskadda tas om hand. Flygplanet fördes till F 2-Karlskrona.

Som så många andra i Sverige under kriget nödländade tyska flygplan såldes flygplanet, som var av typen Arado Ar 196A-3, till en svensk flygfirma. I detta fall köpte "Kontinentagentur" flygplanet den 16 april 1945. Aradon flögs och innehades av "Skandinaviska Aero AB" och förde interimregistreringen SE-AOU. Den 26 maj 1945 återgick planet till "Kontinentagentur". Denna firma skänkte planet till norska staten och på aftonen 26 maj flögs Aradon från Lindarängen till Norge. Det kan nämnas att överflygningen skedde utan vederbörligt tillstånd samt fortfarande med SE-AOU målat på kroppen.

Nu följer en tid i Norge för Aradon som man vet mycket litet om. På hösten 1946 inköper "AB Ahrenbergsflyg" en Arado Ar 196A-3 från Norge. Det visar sig vid närmare studium att denna maskin är identisk med SE-AOU (tillverkningsnummer 1006). Nu förses emellertid flygplanet med regi-

streringen SE-AWY (30 december 1946). Anledningen till denna nya registrering är att den 16 juli 1945 registrerades en Fiat C.R.42 tillhörande "Svensk Flygtjänst AB" SE-AOU. På bilder av Aradon omedelbart efter ankomsten till Sverige framgår det att de två sista bokstäverna OU övermålat och ersatts med WY. Detta visar att man i Norge ej avlägsnat den svenska registreringen SE-AOU efter förvärvandet 1945.

Till sist återstår bara att berätta att Ar 196A-3 registrerat SE-AWY havererade den 19 april 1947 vid Karlskrona, och därmed kan väl cirkeln i det närmaste anses sluten.

Ovanstående inkonsekvens i Luftfartsstyrelsens registrering av flygplan är helt unik. Det torde varken förr eller senare ha förekommit att samma flygplan för två eller flera svenska registreringar. Ett undantag utgör dock vissa flygplan som bar den äldre registreringen i S-AAAS systemet och omkring 1923-24 omregistrerades enligt det nya SE-AAA systemet.

T I L L S A L U

L-Spatz 55

med fast hjul till salu. Flygplanet kan levereras med eller utan dukklädsel.

Linköpings Flygklubb B Söderholm, tel 013/48448.

Piper Cub

med en total gångtid på 3.675 tim till salu. Kvarvarande motorgångtid till översyn 1.050 tim.

Linköpings Flygklubb O Esping, tel 013/28145.

Ritning på Sk 14

som var införd i KSAK-Nytt nr 8/1962 kan rekvideras från KSAK, Skeppsbron 40, STOCKHOLM C.

Ritningen finns i skala 1:36 (pris 5:50 för två blad i format A3) samt skala 1:18 (pris 9:— för två blad i format A1).

Handbok i radiotelefonering

för privatflygare utkommer under febr. Bl.a. komplett underlag för radiocertprov enl nyaste best. Sändes portofritt mot kr 12:50 till pg 59 46 85, Lennart Hedberg, D K V 6a, Karlstad.