



FEM SAAB-96

1964 års modell

toppar

vinstlistan

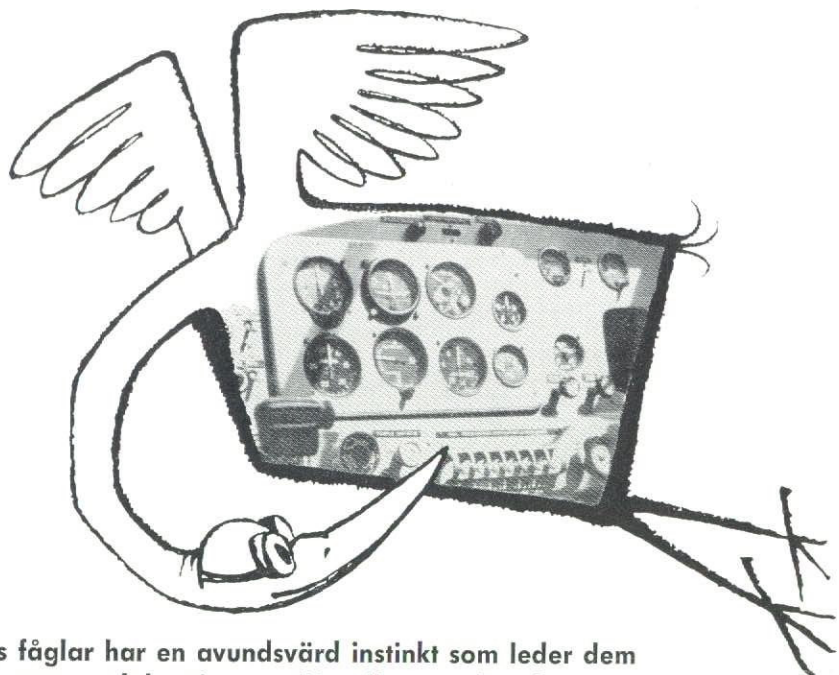
KSAK:s

flyglotteri

1963



NUMMER **6** ÅRGÅNG 6 • OKTOBER 1963



Luftens fåglar har en avundsvärd instinkt som leder dem över oceaner och kontinenter. Men flygaren har det ännu bättre – han kan lita på precisionsbyggda flyg- och navigeringsinstrument framställda av de skickligaste specialisterna i branschen.

Navigatorinstrument

Hastighetsmätare
Höjdmätare
Stigmätare
Längdlningsmätare
Artificiella horisonter
Kompasser
Pitotrör
Venturirör

Kontrollinstrument

Vakuummätare
Luft- och oljetrycksmätare
Bränslemätare
PDM-100-mottagare
Varvräknare
Generatorer för varvräknare
Tryckgivare
Tryckregulatorer

jämte många andra instrument för flygplan, helikoptrar och glidflygplan

Export på förmånliga villkor



MOTOIMPORT

Import- och exportföretag för bilindustrin
WARSAWA, Przemyslowa 26, P.O. Box 990,
Telegram: MOTORIM-WARSZAWA

Omslaget:

Ällebergs Ryttare

Bland de sägner som spunnits kring Älleberg handlar en om Ällebergs Ryttare.

I bergets innandöme vila tappra kämpar från fordom, fullt beväpnade, klädda i glänsande rustning och med kraftfulla hästar i full mundering.

En gång, när Fosterlandet är i fara, skall dessa väldiga kämpaskaror bryta fram ur Älleberg, nedkämpa fienden och rädda vårt land.

En ung keramiker, Åsa Gustavsson, Falköping, har nu gett Ällebergs Ryttare gestalt. Den kraftfyllda keramikskulpturen har väckt en mycket fördelaktig uppmärksamhet. I samband med det internationella besöket av Air Cadets i somras fick de båda amerikanska eskortofficerarna var sin Ällebergsryttare i gåva av Falköpings stad och många konstintresserade Ällebergsbesökare har passat på att förvärva Åsa Gustavssons festliga ryttarskulptur.

Ällebergs Ryttare kan i mycket begränsad upplaga anskaffas genom KSAK. För var och en som segelflugit på Älleberg är Ällebergs Ryttare en souvenir av konstnärlig halt och av bestående värde. Ällebergs Ryttare är särskilt lämplig som julklapp åt segelflygarna, som identifierat sig som de kämpar, vilka efter oförglömliga upplevelser på Segelflygskolan Älleberg vänder hem till samhällsgagnliga arbetsinsatser.

Ällebergs Ryttare, 13 cm hög keramikskulptur av Åsa Gustavsson kan beställas genom KSAK. Pris 24 kronor + porto.



Styrelsen sammanträder
i KSAK:s lokaler

fredag den 6 december f m.

Direkt kallelse kommer i vanlig ordning att utsändas till styrelsens ledamöter.

HJÄLPFONDEN UTDELAR

Ansökan om bidrag ur Svenska Flygares Riksförbunds Hjälpfond, vilken förvaltas av KSAK, skall vara KSAK tillhanda *senast den 20 november*. Ansökan skall åtföljas av åldersbetyg och intyg som styrker behovet av understöd.

Bidrag kan utgå till:

a) flygare som blivit berövad sina existensmöjligheter eller fått sin arbetsförmåga väsentligt nedsatt under i första hand yrkesutövning såsom flygare (medlem i flygplansbesättning, flygmekaniker), samt

b) änka, minderåriga barn (intill fyllda 16 år) och föräldrar till omkommen flygare enligt mom. a) ovan, vilka till sin försörjning varit beroende av den avlidne.

Motoimport

har medverkat i den X:e Internationella Flygmässan i Genua, Italien, 5—20 oktober. Besökare från hela världen har bland sevärdheterna på mässans 40.000 m² hallutrymme och demonstrationsflygplatsen "Cristoforo Colombo" kunnat beundra Motoimports berömda segelflygplan "Zefir" och "Foka".



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. 08/232365, 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:

Omslagets baksida, 2-färgs	750: -
Omslagets innersidor, 2-färgs	600: -
D:o, svart	500: -
1/1-sida (130x185 mm)	350: -
1/2-sida (130x90 mm)	230: -
1/2-sida (62x185 mm)	230: -
1/4-sida (130x45 mm)	125: -
1/4-sida (62x90 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.

Tryckt hos: Strängnäs Tryckeri AB 1963

Nytt från LFS

Flygning mellan Gotland och fastlandet

Mellan Gotland och fastlandet utföres, speciellt under sommarmånaderna, ett flertal flygningar med flygplan, som inte kan upprätthålla dubbelsidig radioförbindelse med trafikledning eller markstation under hela flygningen.

För att förbättra trafikledningens möjligheter att följa upp dylika flygningar och därigenom ge räddningstjänsten ökade möjligheter till effektivt ingripande vid eventuella kritiska lägen, har luftfartsstyrelsen utarbetat följande anvisningar.

Anvisningarna gäller sådana flygplan, som inte kan upprätthålla dubbelsidig radioförbindelse under hela flygningen mellan Gotland och fastlandet och som önskar försäkra sig om, att räddningstjänst igångsättes, därest flygplanen inte hörs av inom beräknad tid.

1. Flygningen planeras så att in- resp utpassering över fastlandet sker över någon av följande fyr- eller lotsplatser:

Hävrings lotsplats:

(58 36 N 17 19 E) Bäring från Oxelösund 122°. Distans 7,8 NM (14,5 km). — Vitt, 22 m högt fyrtorn med svart bälte.

Häradsskärs fyrplats:

(58 09 N 16 59 E) Bäring från Valdemarsvik 107°. Distans 12,7 NM (23,5 km). — Rött, 29 m högt fyrtorn av fackverkskonstruktion.

Stedsholmens lotsplats:

(57 52 N 16 49 E) Bäring från Västervik 42°. Distans 8,8 NM (16,2 km) — Gult, 5 våningar högt utkikstorn.

Kråkelunds lotsplats:

(57 27 N 16 43 E) Bäring från Oskarshamn 39°. Distans 13,5 NM (25 km) — Hamnbassäng med 15 m hög signalmast.

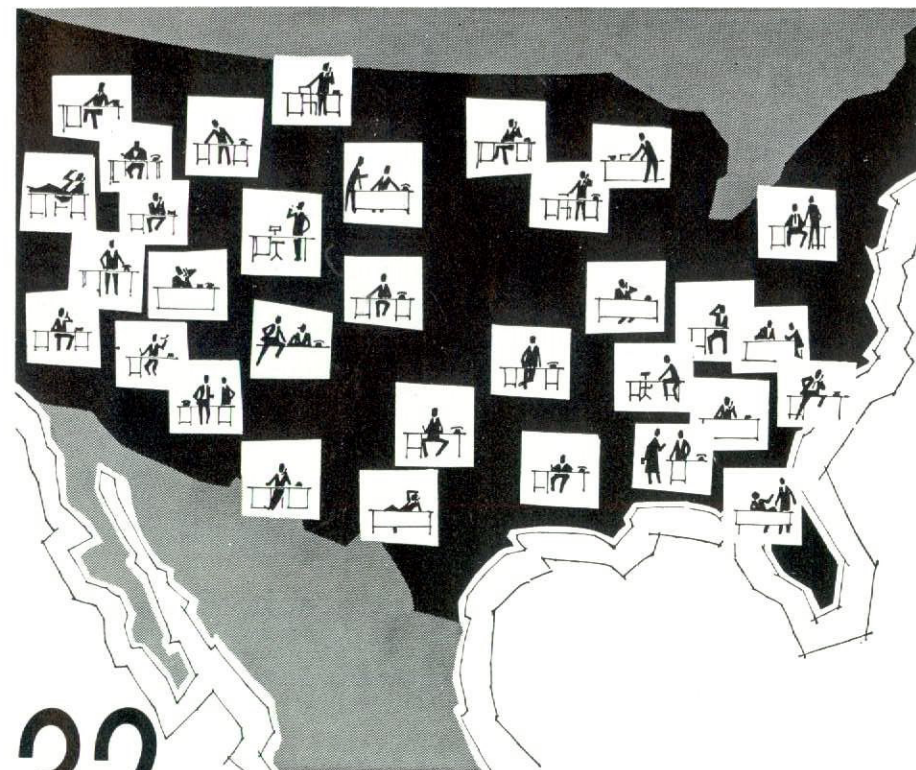
Ölands norra uddes fyrplats:

(57 22 N 17 06 E) Ölands nordspets — Vitt, 32 m högt fyrtorn.

2. Färdplan enligt BCL-T1, 3.3 inges till civil flygtrafikledning. Förutom de uppgifter angående flygningen, som ingår i färdplanen, skall följande uppgifter lämnas:



...MED SAS I USA



32 SAS-KONTOR TILL ER TJÄNST I USA

Välkommen med oss till USA. Som SAS-passagerare har Ni inte mindre än 32 kontor över hela USA som står till Er tjänst med råd, upplysningar och sakkunnig vägledning i lokala frågor. Redan när Ni planerar resan hos Er resebyrå, kan Ni dra nytta av den SAS-service, som är en följd av SAS goda USA-kontakter t.ex. fribokning av hotell och förstklassiga rundresor till låga priser.

Till USA flyger Ni med SAS DC-8 Jet Express på ca 10 tim. Det finns upp till 3 SAS-förbindelser om dagen att välja mellan.

TALA MED RESEBYRÅN
ELLER NÄRMASTE SAS-KONTOR



Skandinavien
i världens centrum
TACK VARE



a) In- resp utpasseringspunkt enligt 1 ovan jämte beräknad passeringstid.

b) Flygplanets aktionstid med hänsyn till medfört bränsleförråd.

c) Medförd räddningsutrustning.

3. Snarast möjligt efter landning lämnas landningsmeddelande till civil trafikledning med framställning att detsamma måtte vidarebefordras till den trafikledning, som mottagit färdplan enligt 2 ovan (jfr BCL-T1, 3.3).

Anm. Därest avvikelser från lämnad färdplan måste ske, åligger det förare att snarast möjligt meddela avvikelser till berörd trafikledning (jfr BCL-T1, 3.3).

Observera att uraktlåtenhet att lämna meddelande angående landning eller avvikelse, då färdplan lämnats, kan medföra ersättningskyldighet för vederbörande förare beträffande kostnader för eventuellt vidtagna räddningsåtgärder.

(INFO 66/63)

Nya frekvenser på VHF i Sverige

KSAK:s medlemmar erinras om att en ny frekvensplan för VHF kommer att tillämpas från 17 januari 1964. De ändringar som kommer att företas i den nu gällande planen har av luftfartsstyrelsen aviserats genom ett informationscirkulär den 1 oktober 1963.

(INFO 70/63)

Informationsområden och informationssträckor

I avsikt att bereda skydd främst för den inrikes regelbundna luftfarten är ett antal så kallade *informationsområden* och *informationssträckor* upprättade såsom komplement till systemet av kontrollerat luftrum. Åtgärden är av provisorisk art.

Ett *informationsområde* är ett avgränsat område inom flyginformationsregion, där flyginformationstjänst tillhandahålles enligt särskilt fastställda föreskrifter.

En *informationssträcka* är en sträcka inom flyginformationsregion, längs vilken flyginformationstjänst tillhandahålles enligt särskilt fastställda föreskrifter.

Luftfartyg i inrikes regelbunden luftfart skall vid flygning utanför kontrollerat luftrum i möjligaste mån genomföra densamma inom trafikzoner, informationsområden samt utefter informationssträckor.

Övriga luftfartyg skall före flygning under nedan angivna förhållanden hos vederbörande ATS inhämta upplysning beträffande aktuell trafik.

a. Inom trafikzon och informationsområde. Under mörker eller vid lägre värden beträffande

Otroliga haverier

En sammanställning av haverier inom segelflyget har varit införd i KSAK-Nytt sept. 1963. En sammanställning över haverier inom motorflyget är under arbete men torde ej kunna publiceras förrän i första numret 1964.

Följande tre haverier är av besläktat och i det närmaste otroligt slag. En beskrivning av haverierna bör utgöra en varning för att något liknande upprepas.

Första fallet

Vid start med flygsläp lossnade segelflygplanets ena vinge under starten.

Orsak: Vingens kopplingsbult ej skruvad i botten sannolikt på grund av grader som förorsakat motstånd, vilket medfört att vederbörande antagit att bulten var gängad i botten.

Segelflygplanet totalhavererat.

Föraren undgick svåra skador som genom ett under.

Andra fallet

Vid start med flygsläp och på ca 70 m höjd upptäckte bogserföraren att roderspaken hade lossnat och att flygplanet alltså var manöverodugligt. Planet gick sedan under sväng i marken och fattade eld vid nerslaget.

Föraren fick synnerligen allvarliga skador.

Det har framkommit att roderspakens låsning var utförd på felaktigt sätt.

Tredje fallet

Ett flygplan skulle utrustas för DK. Då DK-spaken i baksits ej kunde återfinnas användes en spak tillhörande ett segelflygplan. Denna gled lätt i hylsan och var ej låst. I samband med starten då föraren i framsits tog spaken bakåt gled spaken i baksits ner ur sitt läge och fastnade med påföljd att höjdrodret låstes. Flygplanet gjorde en serie överstegringar med åtföljande dykningar innan det gick i marken och totalhavererade. Därvid skadades den flygutbildade passageraren.

Det är för sent att säga att sådana haverier inte får förekomma. Låt oss åtminstone vara överens om att något dylikt ej får upprepas.

flygsikt och avstånd från moln än som gäller för VFR-flygning inom kontrollerat luftrum.

b. Närmare informationssträckor än 5 NM. Under IMC och/eller mörker.

Specifikationer över samtliga informationsområden och informationssträckor jämte förtydligande kartor återfinns i luftfartsstyrelsens informationscirkulär av den 1 oktober 1963.

(INFO 68/63)

En av världens mest kända tillverkare av HF-radioanläggningar för flygplan

SUNAir

ELECTRONICS, INC.

presenterar nu även VHF-RADIO



SA-90

90 kanaler
100 kc kanalavstånd
(kan även lev. med
50 kc kanalavstånd)

Bilden i 1/2 skala
Djup 241 mm



SA-360

360 kanaler
50 kc kanalavstånd

Bilden i 1/2 skala
Djup 267 mm

Totalvikt endast 5 kg

Kraftenheten skild från SM-enheten

Kraftenhetens dimensioner 102×127×216 mm

15 watt, 6 transistorer, 10 kristalldioder, 11 rör med 15 rörfunktioner.

Effektförbrukning:

14 V Sändning 8 A mottagning 3.0 A

28 V Sändning 5 A mottagning 1.8 A

PRISER:

SA-90	14 V	4.350:—	28 V	4.850:—
SA-360	14 V	5.150:—	28 V	5.650:—

OSTERMANS AERO AB
STOCKHOLM-BROMMA 10 • TELEFON 28 28 40





NORRKÖPING

i nyttoflygets tjänst

SAAB i Norrköping har utvecklats till ett centrum för svenskt nytto- och privatflyg. Här ligger försäljning, reparations- och serviceverkstad och ett fullständigt reservdelslager för SAABs försäljningsprogram ifråga om lätta flygplan och helikoptrar. Här finns folk, som kan flyg och gärna ger alla upplysningar Ni kan behöva för att välja just den flygmateriel, som motsvarar Era anspråk och behov. SAAB representerar helikoptertyperna Hughes 269A och Alouette II och III samt flygplanen Pilatus Porter och Morane-Saulnier Rallye.

Reparations- och serviceverkstäderna är utrustade med alla moderna hjälpmedel. Yrkeskickliga flyg- och motortekniker med mångårig erfarenhet kompletterar bilden av en noggrann och kvalitetsmedveten flygverkstad.

När SAAB väljer privat- och nyttoflygplan för den svenska marknaden är det många års erfarenhet som avgör!

SVENSKA
AEROPLAN
AKTIEBOLAGET

Helikopteravdelningen

Kungsängens Flygplats,
Norrköping
Tel. 011/600 42

Sänd mig närmare upplysningar om

.....

Namn:

Adress:

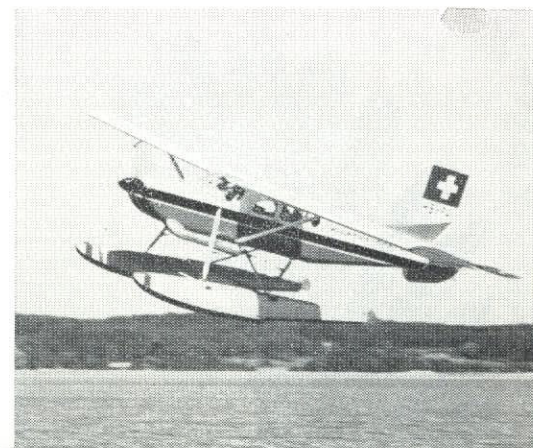
Postadress:

PILATUS PORTER

Ett högvingat STOL-plan med antingen Lycoming GSO-480 B1A6 förbränningsmotor eller Turbomeca Astazou II turbomotor. Pilatus Porter är det första schweiziskbyggda flygplan, som köpts av ett amerikanskt flygbolag. Planet har redan efter en kort tid fått mycket beröm för sina goda egenskaper och sin stora användbarhet.

DATA OCH PRESTANDA:

Startsträcka: 130 m
Landningssträcka: 100 m
Marchfart: 200 km/tim
Last: 425 kg eller 5-7 passagerare
Aktionsradie: 1200 km



HUGHES 269A

Hughes 269A är den verkliga ekonomihelikoptern. Den tillhör en helt ny storleksklass och är särskilt billig i drift och underhåll. Grundskolning för privatcertifikat kostar med denna helikopter ca 7.000 kronor. En finess är att motorn kan köras utan att rotorn är inkopplad, vilket är värdefullt vid varmkörning och korta uppehåll.

DATA OCH PRESTANDA:

Motor: 4-cylindrig Lycoming 180 hkr
Marchfart: 130 km/tim
Aktionsradie: 400 km
Tomvikt: 400 kg

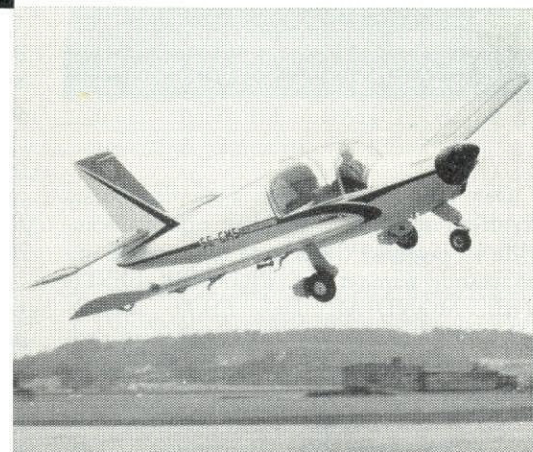


MORANE-SAULNIER RALLYE

Super Rallye är ett synnerligen ekonomiskt tresitsigt rese- och skolflygplan, som är mycket lättflyget och säkert. Planet, som är helt i metall, är midvingat med fribärande vinge och medger genom sin korta konstruktion verkligt god sikt. Super Rallye är godkänd för segelflygbogsering. En version med mindre motor finns, Rallye Club.

DATA OCH PRESTANDA:

	RALLYE CLUB	SUPER RALLYE
Motor:	100 hkr	145 hkr
Startvikt:	775 kg	850 kg
Marchfart:	185 km/tim	210 km/tim
Stigfästighet:	3,0 m/s	5,4 m/s
Max räckvidd:	800 km	1100 km





Draken-Filmen festival-tvåa i Deauville

Vingarna Bär", "Attackflyg", "J 35 Draken" och "Svenskt Militärflyg 50 år". I juryn medverkade kulturattachén vid svenska ambassaden i Paris Christer Jacobsson och chefen för flygvapnets filmdetalj kapten Eric Hultén.

22 länder med sammanlagt 92 filmer deltog. Granskningsarbetet var uppdelat på 3 st "petite jury" och en "grande jury" varav de tre ägnade sig åt kortfilmer av olika kategorier och la grande jury i vilken Christer Jacobsson ingick granskade långfilmer. Filmerna visades i 4 olika biografer mellan 9.30—12.00, 15.00—17.30 varefter de bästa filmerna ur varje kategori kördes igen på kvällen 22.30—24.00. Resultatet av festivalen blev för Sveriges del gott. J 35 Draken fick 2. pris i sin klass mycket knappt distanserad av "The X-15 story". I protokollet hade den amerikanska filmen 160 poäng mot den svenska filmens 159,2. På tredje plats kom "Attackflyg" med 153 poäng. I kategorien ungdomsfilm kom "Tills Vingarna Bär" på tredje plats vilket var överraskande bra med hänsyn till att filmen kördes med svenskt tal som torde ha varit obegripligt för jurymedlemmarna.

J 35 Draken kördes en kväll på stora biografen i Deauvilles Casino och fick stormande applåder. X-15 piloten major Robert Rushworth, som var där, sade att det var den bästa flygfilm han någonsin hade sett och att fotot var i särklass. Bland långfilmerna visade USA "Spirit of St Louis" med James Stewart som Charles Lindbergh och den vann 2. pris i långfilmsklassen.

Många av domsluten kunde diskuteras och blev det också. Bedömningsgrunderna var upplagda så att högst 100 poäng fick

Den 10—15 september ägde den första flygfilmfestivalen i världen rum i Deauville i Frankrike. Den hade det mycket imponerande namnet: LE PREMIER FESTIVAL MONDIAL DU FILM AÉRONAUTIQUE ET SPATIAL och var ordnad av Fédération Aéronautique Internationale (FAI).

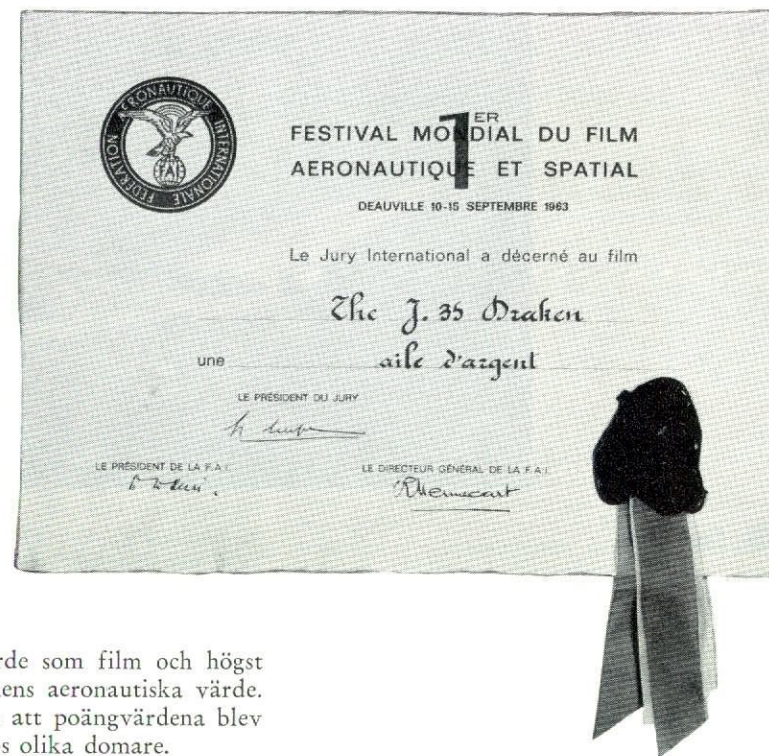
KSAK och Sverige var representerat med 4 svenska filmer från flygvapnet: "Tills

ges för filmens värde som film och högst 100 poäng för filmens aeronautiska värde. Det säger sig självt att poängvärdena blev högst varierande hos olika domare.

Deauville är en mondän badort på Normandie's kust ungefär 20 mil från Paris. Den frekventeras huvudsakligen av rika parisare och dito engelsmän vilket reflekteras i priserna som med svenska ögon är ganska håresande. I Casinot omsätts stora pengar, enligt uppgift 2—3 miljoner francs per dag under högsäsong.

Festivalen gynnades av varmt och vackert väder och tillfälle gavs till bad i det ganska svala atlantvattnet (15°). I Casinot var ordnat en frimärksutställning av flygpostmärken från hela världen och det fanns ett särskilt postkontor där intresserade filatelister kunde köpa luftpostfrimärken och få dem stämplade med festivalens egen poststämpel.

Festivalveckan blev ganska ansträngande för deltagarna. Som regel var dagsprogrammet fulltecknat fram till elva eller tolv på kvällen varför den huvudsakliga samvaron mellan delegaterna ägde rum på nätterna. Nedtecknaren av dessa rader kom i varje

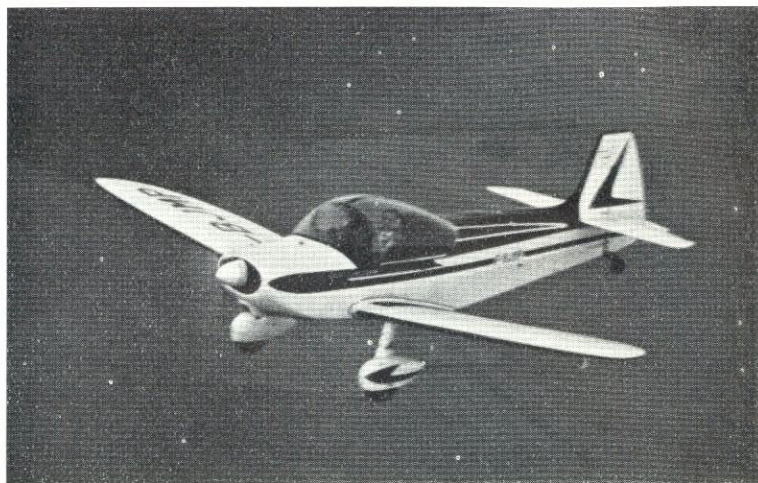


fall inte i säng någon natt före 4 på morgonen och det i sin tur resulterade i att siestan 12—15 och 18—20 utnyttjades till sömn och vila så att man med friska krafter kunde deltaga i de nocturna arrangemangen. Festivalen avslutades med galasupé och prisutdelning på lördagskvällen den 14/9 och en stor flyguppvisning med bland annat Patrouille de France som med sina Mirage ristade vackra blå-vit-röda streck på den sommarblå himmelen.

E. H.

Fakta om The J 35 "Draken"

Produktion: Suecia-Film för flygvapnets filmdetalj. Regissör: Helge Sahlin.
Manuskript: E G Camitz.
Fotograf: Carl-Eric Edlund.
Musik: Gunnar Bucht.
Laboratorium: Filmteknik.



Scintex Super Emerald

Fransmännen är kända för att rita flygplan med granna linjer, och den lilla Super Emerald jävas inte ryktet. Det är särskilt de mjukt rundade, ellipsformade vingarna som ögat fastnar för. Genom att trä genomgående använts i kon-

struktionen kan en sådan estetiskt tilltalande och aerodynamiskt fördelaktig linjeföring bli möjlig utan alltför stora kostnader. Huvnen smälter också väl in i konturen och ger en härlig sikt utan alltför mycket brytningseffekter.

Finisen är förnämlig genom att inga nitar förekommer, men sedan kan naturligtvis träets — och dukens — för- och nackdelar diskuteras. På den punkten råder knappast någon enighet i flygarkretsar.

Som alla andra ...

Inredningen var den typiskt franska med instrumentbrädans böjda överkant och instrument och reglage utbredda i horisontalled. En ovanlig detalj var hjulbromsarnas pedaler som var placerade under sidoroderpedalerna och avsedda att manövreras med klackarna. Huvudsaken är att de är individuella, och för övrigt lär man sig snabbt att manövrera dem. Klaffspaken satt definitivt illa till, en detalj som emellertid skulle modifieras med det snaraste. De dubbelrade gasreglagen är en nödvändighet vid undervisning i avancerad flygning, för vilket flygplanet är tillåtet.

Sporrstyrningen fungerade utmärkt och huvudstället är så lågt att sikten framåt under körning på marken är lika god som i trehjulspan. I starten lättar planet av sig självt. Enligt den franske demonstratören var denna "trepunktstart" att föredra. Stigning och planflykt ger inte anledning till andra kommentarer än att de prestanda som av fabriken redovisas i broschyrerna förefaller att vara en aning optimistiska.

Roderverkan under normal flygning är ganska lagom, även om skevroderverkan inte är riktigt så god som man väntar sig i denna typ av

flygplan. I landningen märker man genast, att huvudstället har korta ben. Anfallsvinkeln och höjdroderverkan räcker nämligen till för att sätta sporren i marken långt innan huvudhjulen tar i. Det torde innebära att startsträckan skulle kunna förkortas genom högre huvudställ, så att anfallsvinkel och lyftkraft kunde ökas i starten. Det kan emellertid finnas flera skäl till nuvarande arrangemang. Tillverkaren har ju inte strävat efter exceptionella kortstartsegenskaper utan endast normala. Vidare spar man vikt och luftmotstånd samtidigt som planets utseende blir elegantare och sikten framåt på marken bättre.

Måttligt avancerad

Vikningarna var — som väntat — ganska markanta men godartade och utan tendens till att Emerald vill gå in i spin frivilligt. Tvärtom fordrades mycket markanta spinroder. Planet spanns snabbt men jämnt och vid det enda prov som hanns med verkade det som det gick ur nästan bara man tänkte på att ge utgångsroder.

Då vi sedan tog fart för den första loopingen märktes tydligt att planet har stor självstabilitet i loopingplanet. Då ingångsfarten nåtts var det så baktungt att omtrimning i flera omgångar hunnit göras. I övrigt är looping med detta flygplan en lätt manöver inte minst genom den goda sikten uppåt-bakåt. Värre var det med de rörelser som innebar rollmanövrer. Framför allt beror det på den för sådana ändamål kläna skevroderverkan, vilken accentuerades av att spaken var ovanligt kort och fordrade stor kraft. Motorstyrkan är ju också liten då det gäller en sådan manöver som topproll.

Man kunde inte undgå att få det intrycket att det här rörde sig om ett konventionellt privatflygplan med den stabilitet som är lämplig och vanlig för sådana. Att detta sedan kan användas för avancerad flygning behöver inte innebära att egenskaperna i övrigt räcker till. Emerald passar bra för övning i markanta vikningar och spin, men i övrigt lämnade det mycket att önska vad gäller avancerad flygning.

Till försvar bör dock framhållas att det i dagens läge knappast finns några lämpliga "konstflygplan" i handeln, i synnerhet inte i en prisklass som kan konkurrera med Emerald. Dessutom utlovar fransmännen modifiering av skevroderen i syfte att förbättra verkan. Låt oss bara hoppas att det inte går ut över den vackra vingformen!

Super Emerald är en utveckling av föregångaren Emerald som hade mindre motor. Det planet har tillverkats i 7 år i flera hundra exemplar. Priset här i Sverige med standard utrustning skulle bli uppåt 40.000: — utan radio. Den något starkare franska motorn ställer sig något dyrare, och torde väl vara mindre aktuell än den här redan så vanliga Continental. Planet

demonstrerades här i början av september men har ännu inte funnit någon importör.

Segelflygbogsring är i Frankrike tillåten och planet levereras med koppling.

Teknisk beskrivning

Tvåsitsigt, lågvingat, fribärande flygplan i trä och duk. Tvåhjulstätt med individuella skivbromsar och sporrstyrning. Konventionella vingklaffar med två lägen, höjdrim, dubbelkommando. Fast propeller. Bagagehylla i kabinen bakom stolarna åtkomliga inifrån. Motor: Continental-Rolls-Royce, fyrcylindrig, luftkyld, med horisontella, motstående cylindrar. Effekt 100 hk. Alternativt kan den franska Potez-motorn på 105 hk erhållas.

Utrustning

Standard: DK med dubbla gasreglage, landställskåpor, spinner, friskluftsventilation, kabinvärme, hydrauliska bromsar, parkeringsbroms, avgasjuddämpare, startmotor, 12 V batteri, oljemanometer, oljetermometer, bränslemanometer, elektriskt bränslevar, varvräknare, fartmätare, höjdmätare, kompass.

Diverse extra utrustning kan erhållas, bl a för IFR-flygning.

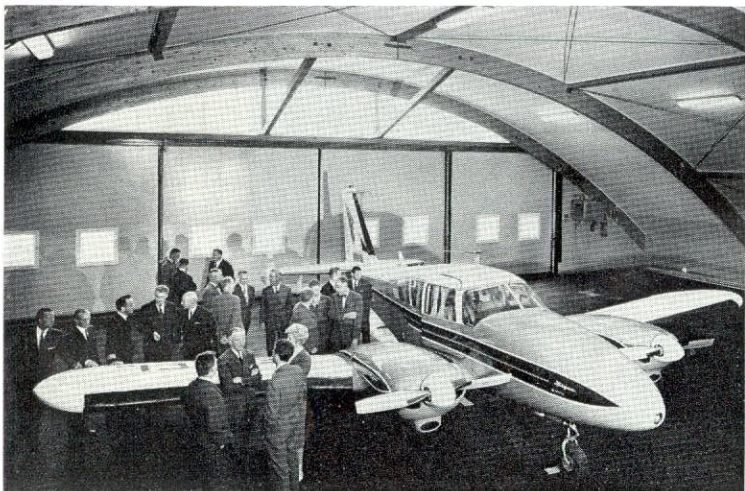
Data

Spännvidd	8,3 m
Längd	6,5 m
Vingyta	11,0 m ²
Vingbelastning	64 kg/m ²
Effektbelastning	6,6 kg/hk
Tomvikt	415 kg
Besättning (2 personer)	150 kg
Bränsle (115 liter)	79 kg
Bagage, radioutrustning	66 kg
Maxvikt	700 kg
» vid avancerad flygning	660 kg

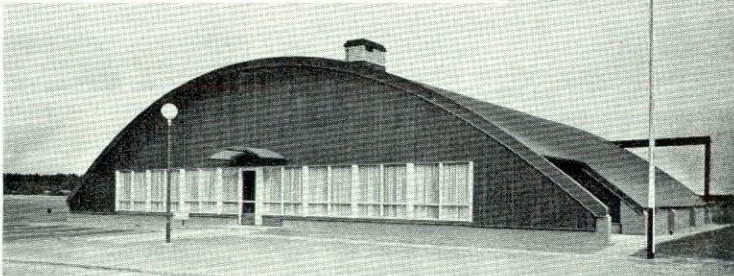
Prestanda

Maxfart vid havets nivå	235 km/tim
Marschfart, 75 % effekt på 2.000 m	200 km/tim
Stigfart vid havets nivå	4 m/sek
Tjänstetopphöjd	4.300 m
Startrullsträcka	180 m
Landningsrullsträcka	230 m
Max flygsträcka vid 75 % effekt	1.000 km
Max flygtid	ca 5 tim

Ovanstående uppgifter gäller vindstilla. Uppgifterna lämnade av tillverkaren, utom marschfart, där iakttagelse från testflygningen angetts.



Från invigningen av Löv-Eda Flygtjänst.



Löv-Edas mönsterhangar på Karlstads flygplats.

Firmaflyg i mönsterhangar

Fredagen den 13 september, som vi hoppas skall visa sig vara en lyckodag, invigdes officiellt Värmlands första firmaflyg, Löv-Eda Flygtjänst i Karlstad. Verksamheten bedrivs t v med ett flygplan typ Piper Aztek B men mycket tyder på att företaget snart behöver utöka sina flygplanresurser. I första hand skall flygplanet utnyttjas av AB Anders Löfberg med omkring 300 tim

Rolls-Royce Continental för lätta flygplan

Rolls-Royce levererar nu licensbyggda Continental-motorer om 95, 100, 145 och 310 hkr. Mer än 25 olika typer av lätta europeiska flygplan är nu utrustade med Continental-motorer.

14 - Oktober 1963

per år. Återstående tillgänglig flygtid kan disponeras för andra firmatransporter samt för ambulansflygning. Flyguppsdrag utföres inom så gott som hela Europa och fullständig instrumentutrustning av modernaste slag medger samma flygmöjligheter som det reguljära flyget.

Av högsta klass är även den av Olle Håkansson ritade hangaren jämte tillhörande hangarplatta och taxibana. Hangaren rymmer även smakfullt väntrum, verkstad och expedition för trafikledning och besättning.

KSAK gratulerar det nya företags initiativtagare och ledning och hoppas att Löv-Eda Flygtjänst skall bli ett mönster för nya firmaflygföretag, som med säkerhet tillkommer i allt snabbare takt.

Första Twin Comanche i Sverige



På eftermiddagen den 7 oktober dök en helt ny fågel upp över horisonten i Nyköping och med sin spetsiga nos borrarade den sig igenom den gråkalla luften runt Nygefältet för att sedan silkesmjukt sätta sig på den alldeles nylagda asfaltbanan. Ännu en leveransflygning från Piperfabriken var fullbordad och piloten Mr. Walter Moody hade inte nog beröm för detta nya flygplan.

Trots att Piper PA-30, Twin Comanche, är det billigaste tvåmotoriga affärsflygplanet på den amerikanska marknaden, grundmodellen kostar 33.000 dollar, visar den upp ett allt annat än billigt utförande. Faktum är att ju mer man studerar flygplanet desto mer förstår man hur väl genomtänkt denna konstruktion är och man imponeras av vilken omsorg som nedlagts i detaljarbetet.

Först som sist måste framhållas att Twin Comanche inte är mera släkt med Comanche 180 eller 250 än till namnet. Konstruktionen är helt

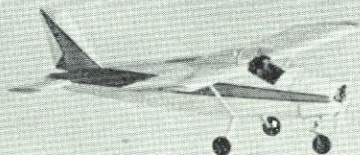
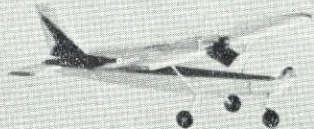
ny även om man av ekonomiska skäl helt naturligt försökt att använda så många delar som möjligt gemensamt med den enmotoriga systemen. Ytligt sett ligger skillnaden först och främst i motorerna vilka är av typ Lycoming IO-320-B1A med Bendix bränsleinsprutning. Effekten är 160 hk. vid 2.700 varv/min. och propellrarna är en ny Hartzelltyp med särskilt låg vikt. En intressant detalj är det förlängda propellernavet som placerar bladen en bit längre fram än normalt och därmed tillåter en bättre strömlinjeformning på motorinklädnaden. Den spetsiga nosen tillsammans med dess låga, långdragna motorgondoler ger Twin Comanche ett utseende som reklamen refererar till i uttrycket "Tiger Shark".

Bland andra finesser i konstruktionen märks den synnerligen omsorgsfulla ljudisoleringen. Förutom dubbla isoleringslager i kabinväggarna

forts. sid 22



MFI-JUNIOR



NYTTOFLYGPLANET

NU ÄVEN GODKÄNT FÖR SEGELFLYGBOGSERING

Varför väljer man MFI- JUNIOR?

En film om
MFI-JUNIOR

*finns tillgänglig
för kostnadsfri utlåning*

Ring eller skriv till

AB MALMÖ FLYGINDUSTRI
BULLTOFTA FLYGPLATS MALMÖ C
TEL. 040/93 47 10

Dir. S.Å. GÖRANSSON,
Hoogezand, Holland:

"Den första förutsättningen för att ett flygplan får kallas reseflygplan är att det skall vara snabbt samt erbjuda en låg platskilometerkostnad. MFI-Junior är ett typiskt reseflygplan, som dessutom är så billigt i inköp att jag vid mina reseuppehåll i Europa kan låta flygplanet stå och vänta på mig utan att ständigt tänka på uthyrningsgraden."

Herr BERTIL JOHANSSON,
Väster-Dalarnas Flygklubb:

"Vi valde MFI-Junior för skogsbrandsbevakning därför att myndigheterna kommer att kräva snabbare flygplan för brandflyget, varigenom kostnaderna kan skäras ned och bevakningen görs effektiv. MFI-Junior använde 1 tim. 40 min. för en bevakningsrunda, medan vårt gamla flygplan med 90 hk motor behövde hela 2 tim. 40 min."

Tandläkare ARNE NYHOLM,
Lidköping:

"Vi var fyra flygintresserade, som sökte ett snabbt, modernt och lättflugt flygplan, helst i helmetall, lämpat för privat- och affärsbruk och dessutom i moderat prisklass. Valet föll på MFI-Junior och efter drygt 300 flygtimmar är vi i dag lika nöjda som vid leveransen."

Flygplatschef C. G. RYDELIUS,
Jönköpings Flygklubb:

1. Vi ville ha ett 2-sitsigt flygplan som komplement till vår 4-sitsiga Cherokee,
2. Vi ville ha ett flygplan även användbart för bogsering,
3. Vi ville ha ett driftsbilligt men snabbt reseflygplan,
4. Vi ville ha garantier för lika god service som vi tidigare blivit vana vid - tillverkning inom landet borgar för detta."

Civilingenjör H. WEXELL,
AB Brundell & Jansson, Gävle:

"I MFI-Junior har konstruktören lyckats kombinera snabbhet och låg milkostnad med goda flyg- och landningsegenskaper. Vi valde en MFI-Junior därför att denna kombination av goda egenskaper fyller våra krav på ett modernt litet reseflygplan."





VI BETJÄNAR

flygplanägare med tillsyner, översyner och reparationer av flygplan, helikoptrar, motorer och hjälppapparater

NYA FLYGMOTORER UTBYTESMOTORER

Lycoming
Continental

Lycoming O-235-C1B, O-320
Continental A65, C85, O-300

RESERVDELAR

MOTORER

Lycoming
Continental
Franklin
Cirrus
Gipsy

MAGNETER

Bendix Scintilla
Eisemann
Case-Slick
BTH

STARTMOTORER

Bendix
Delco Remy

AN-, MS- och NAS STANDARDMATERIEL

AGENTURER:

Bell Helicopter Company
Costruzioni Aeronautiche
Giovanni Agusta
Dornier-Werke

GENERATORER

Bendix
Delco Remy

FÖRGASARE

Marvel
Stromberg
Hobson
Zenit

VACUUMPUMPAR

Pesco
Airborne Mechanics

PROPELLERREGULATORER

Woodward

PROPELLRAR

Hartzell
Mc Cauley

Svenska Flygverkstäder III

Flygverkstäderna i Norrtälje (FNA)

I slutet av september 1942 påbörjades bygandet av hangar, verkstads- och serviceanläggningar vid Norrtälje flygfält och i juni 1943 stod anläggningen klar. Det var AB Björkqvallsflyg som trots pågående krig vågade satsa på ett, som många då bedömde det, äventyrligt projekt. Det var ordentligt tilltagna utrymmen redan från början såväl i hangar- och servicelokaler som i verkstadsanläggningen som disponerades av Skandinaviska Aerobolaget, ett dotterbolag till Björkqvallsflyg.

Hela anläggningen övertogs så småningom av Norrtälje stad, som under en följd av år hyrde ut den till Rikets Allmänna Kartverk och till AB Svensk Flygtjänst.

Norrtälje Flygverkstäder AB bildades 1960 och verksamheten måste till en början bedrivas på ganska begränsade utrymmen — ca 600 m² — men fr o m maj 1962 står hela komplexet — 3.000 m² — till verkstadsledningens förfogande.

Vissa ombyggnads- och restaureringsarbeten har utförts och att det numera är en synnerligen väl planerad verkstad med rymliga, välinredda, ljusa och trivsamma lokaler för alla grenar av verksamheten är lätt att konstatera.

Monteringshallen med plats för gott och väl ett tiotal flygplan är inrymd i det som från början var hangar. I anslutning till denna de olika specialverkstäderna, av vilka man kanske särskilt uppmärksammar motorverkstaden med

Magnafluxanläggningen. Målarverkstaden har sitt särskilda hus omedelbart öster om anläggningen och vid fältkanten står provbock för motorerna.

Kontorslokaler i modern stil, lektionssal, matsalar och till och med en vacker mäss med solaltan fullständigt bilden. Ja, kanske inte helt för till bilden hör flygfältet vid vars norrgräns hela anläggningen ligger och slipen för sjöflygplan vid Kvisthamraviken på den sk Kärleksuddens södra strand.

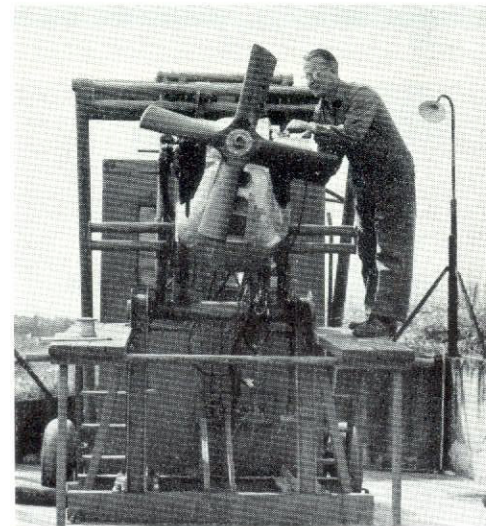
Verkstadschef är ingenjör John Magnusson, som sedan många år tillbaka är välkänd bland både klubbflygare och flygplanägare i övrigt som specialist på tillsyns- och reparationsarbeten på mindre flygplan och som hans närmaste man och chef för motorverkstaden ingenjör Ragnvald Olofsson, även han med lång erfarenhet. Sammanlagt är det ett trettiotal anställda därav ca 20 utplockade och yrkesvana män i den direkta produktionen.

Verksamheten omfattar grundöversyner, tillsyner och reparationer på alla typer av mindre flygplan — således även plan med metallvingar — samt flottörer och skidor. Beträffande skidor har verkstaden tagit upp tillverkning av sådana för olika flygplantyper. Dessutom tillverkas och installeras elektriska motorvärmare.

Motoröversyner kan ske på olika typer av Lycoming och Continental. Reservdelslagret för



Interiör av målarverkstaden. Målaren Åke Carlenius sprutmålar ett par Cessna-vingar.



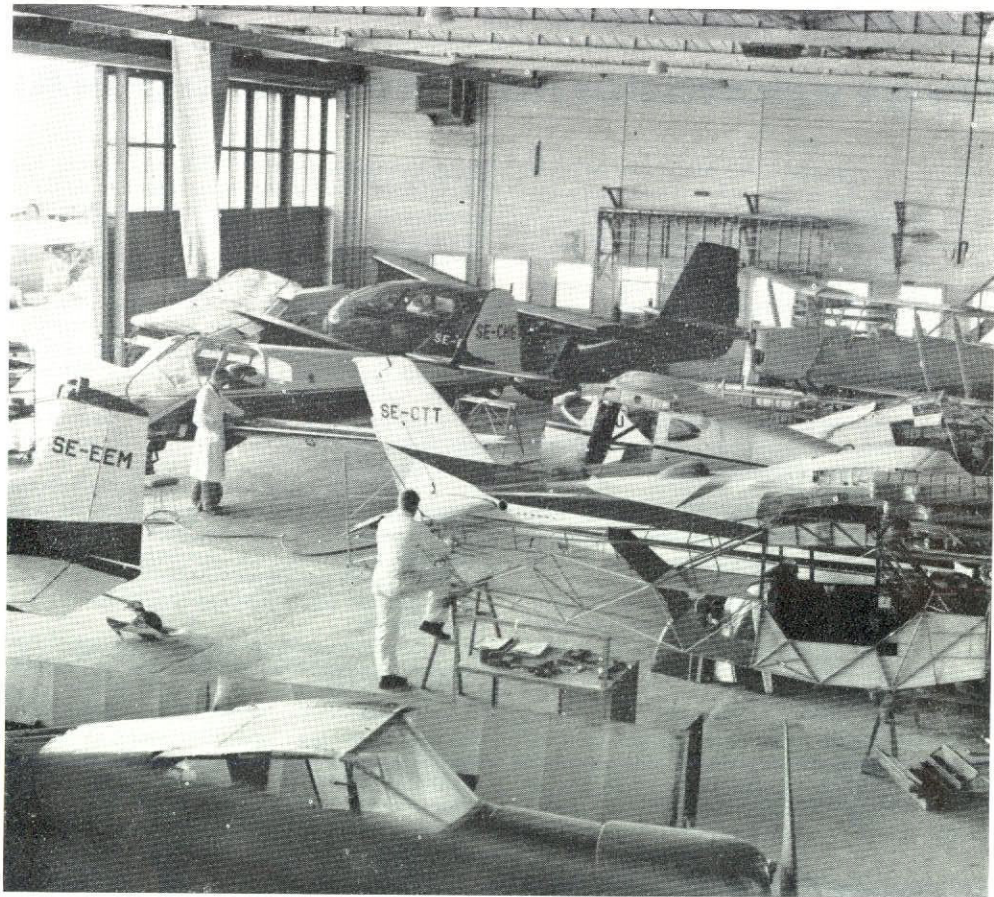
Montör R Karlsson vid provbocken.

OSTERMANNS AERO AB

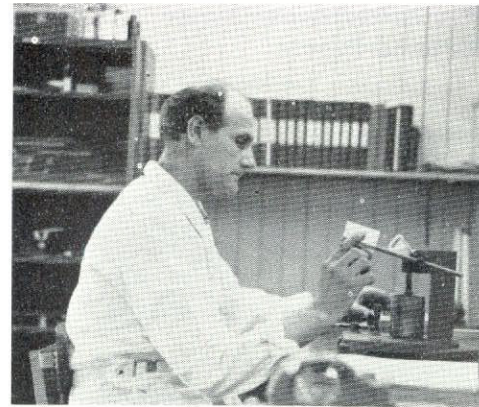
BROMMA FLYGPLATS

Postadress: Bromma 10 — Godsadress: Sundbyberg

Tel: 28 28 40

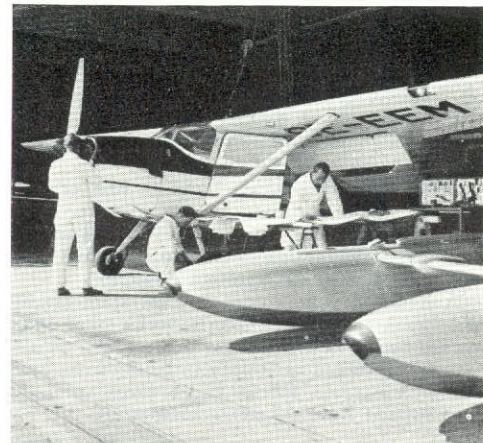


Ovan: Interiör av den rymliga monteringshallen. Nedan t v: Verkstadschefen ingenjör John Magnusson, t h: Siesta på soltanten.



Vänstra spalten uppförån:
Motorförman Henry Strid provar ventillyftare. – Interiör av plåtslagareverkstaden, där montörerna Sven och Edvard Karlsson arbetar på en Cessna-vinge.

Högra spalten uppförån:
Karboblästern för rengöring av motordelar. – Motorverkstaden med motorförman Henry Strid t v och montör Göran Eriksson närmast t h. – Kontrollant Pekka Penttilä vid ritningen. I förgrunden flottörer till Cessna 185.



Vintern är på väg

Nu är det dags att plocka fram KSAK-NYTT nr 8/1962 eller Info nr 72/1962 och noggrant gå igenom anvisningarna för flygning under vinterförhållanden.

Tänk särskilt på

1. Utrustning

Var väl utrustad för vinterflygning.

2. Markförhållanden

Snötjocklek, istjocklek, bromsverkan.

3. Väderleksförhållanden

Snabba växlingar i vädret. Isbildning.

4. Körning på marken

Kör långsamt, använd vid behov hjälp i vingen.

5. Flygning

Förgasarfövärmning vid risk för isbildning.

Noggrann höjdbedömning vid landning.

motor- och flygplandelar är redan nu av aktningvärd omfattning, men verkstadsledningens ambitioner går givetvis ut på att göra lagret så fullständigt som möjligt.

Ingenjör Magnusson framhöll vid vårt besök behovet av god kontakt mellan klubbarnas motorflygchefer, de tekniskt ansvariga, flygplanägare och verkstadsledningen i och för planläggning av översyner. Härigenom kan det bli möjligt att skapa en jämnare verksamhet och att undvika de anhopningar som vid vissa tidpunkter vållar förseningar.

Han framhöll även att flygplan ofta erhåller onödiga skador vid marktransporter efter haverier och meddelade att bockar för vingtransport kan få rekvideras från verkstaden för att nedbringa skador på de ömtaliga vingarna.

Återstår för signaturen att konstatera att det vid besöket rådde en febril verksamhet inom verkstadsens alla avdelningar och att man på alla sätt är angelägen att uppfylla beställarnas krav efter verkstadsens motto "Edra flygplan: Lång tid i luften! Kort tid på verkstaden".

Zeiss Tessar

Nya korrespondenskurser för motorflygare

Nordwaegers Korrespondensinstitut, Box 31, Bromma 1, utkommer under oktober med en moderniserad teorikurs för privatflygare, uppbyggd enligt luftfartsstyrelsens fordringar. Kursen, som omfattar fordringarna för A-certifikat kan köpas komplett eller ämne för ämne. (Meteorologi 52 kr, Flygteori 40 kr, Flygplanlära 20 kr, Bestämmelser för civil luftfart (studieplan för Lfs' "Hur skall jag flyga") 6 kr, Luftnavigation (inkl den karta, som varje elev skall medföra vid examen) 52 kr, Motor- och instrumentlära 45 kr.).

forts. från sid 15

har man monterat dubbla glas i alla fönster, det senare är ju också till stor fördel för att hindra inbildning.

Twin Comanche är ett tvåmotorigt, lågvingat, 4-sitsigt helmetallflygplan med en maximal flygvikt av 1.635 kg. Med en tomvikt för standardmodellen av 980 kg ger detta en tillsatsvikt av 655 kg eller tillräckligt för fyra personer med sammanlagt 90 kg bagage, fulla bränsletankar, 340 liter, samt ca 10 kg för extra utrustning.

Toppfarten är anmärkningsvärt hög för denna klass av flygplan, inte mindre än 330 km/tim. Vid en ekonomisk marschfart med 65 % effektuttag gör den fortfarande 300 km/tim. Stallfarten vid fullast är trots detta inte mer än 110 km/tim och då räcker en landningssträcka av knappa 200 meter. Med en bränsleförbrukning av 57 liter/tim är flygsträckan 1.650 kilometer.

Fabriken tillverkar ett stort urval modeller varav Standard är den enklaste följd av Custom, Executive, Sportsman och Professional. Trots att utrustningen i den dyraste modellen, Professional 422, omfattar sådana saker som dubbla generatorer, två 360-kanalers VHF med VOR, ILS och Glide Slope, komplett ADF samt MB-mottagare och fullständig autopilot på den elektroniska sidan och bla läderklädsel, gardiner och särskilt exklusiv lackering utvändigt på komfort- och utseendesidan är priset inte högre än 45.245 dollar.

Någon provflygning av denna läckerhet har vi inte kunnat göra ännu då Luftfartsstyrelsen först måste komma emellan med sin besiktning men vi vill gärna återkomma till detta senare.

Andy

Årets sista rally

Flygturistrally Canarieöarna äger rum i Perpignan, Frankrike, under tiden 1—6 december 1963. KSAK:s motorflygavdelning kan ge intresserade närmare upplysningar.



Bogserprov med Beagle Airedale

Datum: 21 september 1963.
Bogserflygplan: SE-EGA Beagle Airedale.
Propeller: McCauley Met-L-Matic constant speed (standard utrustning).
Plats: Skarpnäck, 26 m.ö.h.
Vind: 6 kt, 200°.
QNH: 1032 Mb.
Temperatur: 16° C.
Väder: Klart, ringa termik.
Bränslemängd: 1/1—3/4 tank.
Bogserlina: 50 m nylon.

Under starten användes första klaffläget medan under stigning det bästa resultatet erhöles utan klaff. Skevroderverkan var hela tiden utmärkt vid bogserfarten 95 km/tim.

Segelflygplanet kunde utan svårighet under hela bogseringen tydligt följas genom den spegel som är placerad på flygplanet tak och som bog-

serföraren kan titta i genom glasrutorna i planets tak.

Bogseringen företogs på fullgas 2.700 varv/min, vilket enligt motorfabrikantens föreskrifter är max kontinuerlig effekt för den Lycoming-motor O-360, som planet är utrustad med. Cylinder- och oljetemperaturerna höll sig hela tiden inom normala värden.

De ovan redovisade 5 starterna är de första fem bogseringarna som företagits med Airedale i vårt land. Allt efter hand som bogserföraren har erhållit större erfarenhet på typen har än bättre resultat erhållits. Sålunda kan nämnas att i Arboga den 29 september nåddes på 5 minuter 830 meters höjd vid bogsering av Bergfalke med två man ombord. Samma dag erhöles i Trollhättan 800 meters höjd på 5 minuter likaledes vid bogsering av Bergfalke med två man ombord.

Genom planet förhållandevis höga startvikt 1.247 kg ligger det lugnt och stadigt i luften även i kytigt väder. Härigenom slipper segel-

Start nr	Typ av segelflygplan	Lastförhållande i segelflygplan	Startrullsträcka	Höjd efter 5 min stigning	Tid till 600 m höjd	Genomsnittlig stighastighet
1	Bergfalke	1 man 83 kg	165 m	720 m	4 m 10 s	2,4 m/s
2	Bergfalke	2 man 80/83 kg	187 m	710 m	4 m 10 s	2,4 m/s
3	Ka 6 CR	1 man 75 kg	154 m	960 m	3 m 8 s	3,2 m/s
4	Grunau Baby	1 man 75 kg	143 m	970 m	3 m 8 s	3,2 m/s
5	Bergfalke	2 man 80/80 kg	149 m	720 m	4 m 10 s	2,4 m/s



Flygande brandsläckare

Under det senaste världskriget byggde kanadensiska Boeingverken 55 PB5A "Canso" amfibieflygplan för kanadensiska flygvapnets räkning. Några av dessa flygplan har sedermera konverterats till väldiga flygande vattentankar, som satts in på skogsbrandbekämpning i olika delar av världen. Bl a har flygplanstypen prövats i Frankrike.

Tankarna, som uppges rymma 3.640 liter, fyllas under färd på lägsta höjd över en vattenyta efter en flygsträcka av 5—600 m. Fyllningen tar ca 15 sek. Vattenlasten dumpas över brandhärden genom två fallluckor, vardera 5×2,5 fot i fyrkant.

Tillsvidare har KSAK-NYTT inga informationer beträffande kostnaderna.

flygplanet ifrån de ryck och slit som normalt uppkommer vid bogsering efter mindre enmotoriga plan under liknande väderleksförhållanden.

Vid bedömandet av resultaten bör observeras att Airedale är ett fyrsitsigt rese- och klubbflygplan med en marschhastighet av 215 km/tim och en räckvidd med standardtank och fyra personer ombord av 900 km. Bogserproven tyder emellertid på att Airedale kan användas i en flygklubb som ett all-round flygplan.

Stockholm den 3 oktober 1963

SVERIGEFlyg AB
Bo Nilsson

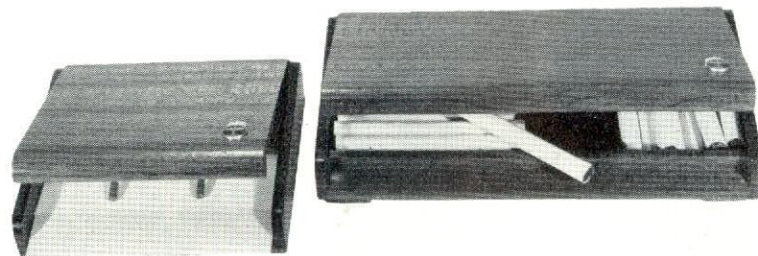
Bidrag till anskaffning av tvåsitsiga segelflygplan

KSAK avser under 1964 för klubbarnas räkning anskaffa 7 st Bergfalke II/55. Flygplanen levereras utan instrument. Statsbidrag kan påräknas för dessa flygplan till max 50 procent av anskaffningssumman. Klubbarnas egen insats beräknas till 7.550 kronor. Leveransen beräknas ske mars—juni 1964.

De klubbar som önskar erhålla Bergfalke II/35 med statsbidrag skall meddela KSAK senast den 1 december 1963.

Klubbarnas egen insats skall kunna inbetalas till KSAK senast den 10 januari 1964.

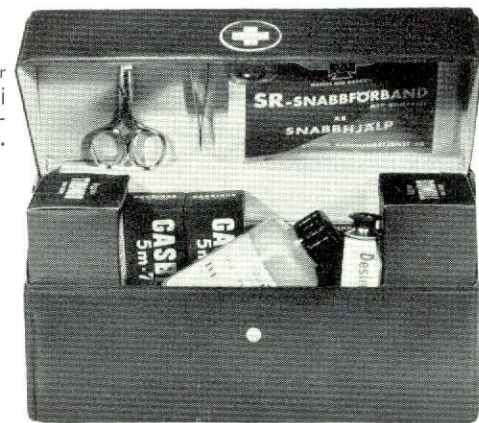
TRE* NYA KSAK-ARTIKLAR



* En fjärde KSAK-nyhet är Allebergs Ryttare. Se sid 3.

SKRIVBORDS-SET

Elegant pappersautomat och cigarettkrin (även för "king size"), både med KSAK-märket i guld/emalj på vackert ädrat trä. I kartong 32:—, Enbart pappersautomaten 15:—, enbart cigarettkrinet 20:—.



SJUKVÅRDSLÅDA

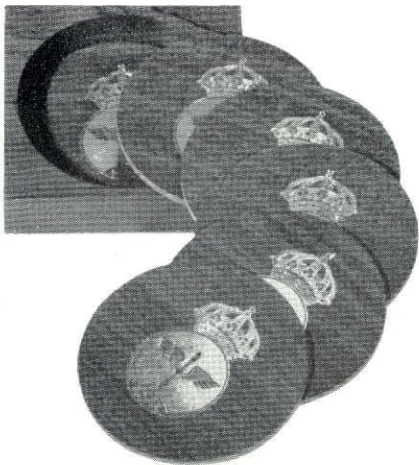
Räddningskårens godkända modell, komplett i väldimensionerat lättviktsetui av vit eller blå plast. Idealisk för hemmet - kontoret - bilen - flygplanet - båten. Förmånspris för KSAK-medlemmar 9: 50.

PÄRM FÖR KSAK-NYTT

Efterlängtat praktisk systempärm för en årgång av KSAK-NYTT. Med KSAK-NYTT:s emblem i guldtryck och årgången. Pris komplett med guldtryck 4: 25. (Ange önskad årgång vid beställningen! - Om ej särskilt anges, levereras t v "1963".)

Rekvireras från **KSAK - Skeppsbron 40**

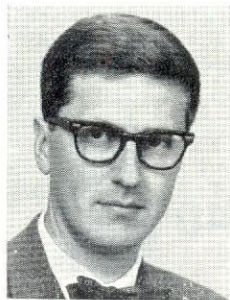




Ny värningspremie för direktanslutna

Varje direktanslutna medlem som anmäler två nya medlemmar till inträde i KSAK får från och med januari 1964 tills vidare som gengåva från KSAK en trevlig glasbricksats om 6 bricker i kasett, samtliga med KSAK-emblemet i guld på vackert ådrad träyta. Gengåvan överlämnas, så snart två nyanmälda erlagt sina medlemsavgifter. Bricksatsen är unik. Den kan ej köpas!

Ny länsflygchef



Direktör
Jan Hagenfeldt
Örebro län

Flygbokhyllan

Terra magica – Vingar

Sällan har så mycket av flygningens skönhet samlats i en bilderbok som i Jacques F Ormonds VINGAR, utgiven hos Allhems förlag i Malmö. Skönhetsintrycken förmedlas av mästertliga fotos av fåglar i flykt, de flesta med författaren-fotografen som upphovsman. Denne ger i ett inledande avsnitt värdefulla råd åt dem som lockas att försöka sig på fågelfotograferingens tålamodsprövande konst.

Bland fågelbilderna finns bilder av flygplan, fartfyllda, kraftmättade bilder, ofta groteska i jämförelse med fåglarnas naturliga elegans.

Vingar är emellertid inte bara betagande vackra — boken är också sammanställd med en förlösande humor. Se bara hur Skärbläckan i sin parningsdans parodierar brittiska marinflygets hangardäckuppsträckta Sea Hawk eller hur Avro Vulcan förväntat gloriösa (!) efter en flock ökenflyghöns från Kenya.

För dem som älskar att flyga kan Vingar varmt rekommenderas till ögats vila och själens rekreation mellan TV-programmen.

Dtz

Jacques F Ormond, VINGAR, Allhems Förlag 1962, pris inb. 25:—.

"Du kan lära Dig flyga"

Redan 1948 utkom en bok på svenska med rubr. titel. Dess upphovsmän var två framstående amerikanska auktoriteter, Beverly E Howard, som under kriget utbildade inemot 6.000 flygare, och William D Strohmeier, välkänd flygskribent och flyginstruktör samt kontrollflygare för amerikanska kadetter. Boken bearbetades för svenska förhållanden av dåvarande pressofficeren vid flygstaben Sven Holmberg.

I samband med privatflygets snabba utveckling under senare år har många förfrågningar gjorts beträffande den på sin tid så uppmärksammade handboken. Nu har privatflygaren och boktryckaren Karl Skalin (presenterad i KSAK-NYTT nr 4/63) förvärvat en resterande förlagsupplaga av boken — till stor glädje för många svenska privatflygare. Visst har boken i många detaljer hunnit bli en aning omodern under de gångna 15 åren, men i princip är det ju samma flygplan nu som då, samma manövrering och samma faror att undvika. De kunskaper om den praktiska flygningen som ges i handboken är ovärderliga. Författarna talar till läsaren på ett trivsamt förtroligt sätt och ger sina råd och an-



*Succéboken
som verkligen handlar om
praktisk flygning*

Du kan lära Dig flyga

skrivna av Beverly E. Howard och William D. Strohmeier — två framstående amerikanska piloter, som har mer än 11.000 flygtimmar bakom sig.

En lärobok i praktisk flygning som man kan läsa många gånger om — och dessutom på svenska. Endast en mindre upplaga finns kvar. Ej i bokhandeln.

264 sidor med 70 illustrationer.

Pris inb. i klotband Kr 15:—

Sänd in Kr 15:— så skickar vi boken porto- och emballagefritt. Likvid kan även sändas i check. Vid postförskött tillkommer portokostnaden.

Postgiro 25 27 06, Box 8, Strängnäs.

— Klipp här och sänd in kupongen —

Härmed rekvireras ex. av boken
"Du kan lära Dig flyga".

Likvid erlägges per

Namn

Adress

Postadress

STRÄNGNÄS TRYCKERI AB

Box 8 - Strängnäs - Tfn 0152/101 33

visningar med klar distinktion men utan att man känner pekpinnen. Varje flygare har alltid något att lära ur boken, mångdubbelt mera värdefullt än bokens pris
Dtz

Howard—Strohmeier, DU KAN LÄRA DIG FLYGA. Inbunden 15:—. (Se vidstående annons.)

Jubileumsskrift

En lång rad av de svenska flygklubbarna har nu börjat uppnå mogen ålder, så tex Östra Sörmlands flygklubb, som firat jubileet med solig flygdag och läsvärd jubileumsskrift, författad av f. landsfiskalen J E Berglund, nestor i flygklubben och privatflygare redan 1932.

Jubileumsskriften redogör huvudsakligen för flygiska milstolpar och klubbverksamhetens utveckling inom ÖSFK, men samhörigheten med andra KSAK-anslutna flygklubbar och kontakten med gästande piloter gör en bok som denna läsvärd i flygarkretsar långt utanför de egna leden. Om inte annat bör jubileumsskriften från ÖSFK vara värd att rekommendera för alla de flygklubbar som nu är på väg mot sitt eget jubileum.

Boken kan rekvireras direkt från Östra Sörmlands Fk.

Dtz

J E Berglund, ÖSTRA SÖRMLANDS FLYGKLUBB 25 ÅR 1938—63, pris 5:—.

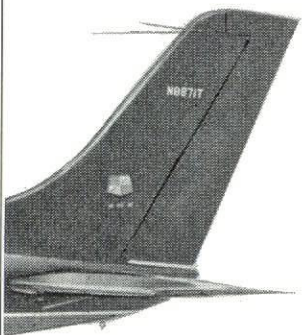
Unik gåva till KSAK:s bibliotek

Fem pionjärskrifter, innehållande S A Andréés iakttagelser under ballongfärder 15 juli 1893, 26 februari 1894, 4 augusti 1894, 29 november 1894 och 17 mars 1895 har av Kungl. Vetenskapsakademien överlämnats som gåva till KSAK. Samtliga häften är försedda med författarens personliga dedikation till professor Gustaf Retzius, på sin tid en ledande kraft i svensk naturvetenskaplig forskning.

Rättelse

I överstelöjtnant Nils Kindbergs artikel om Enoch Thulin (KSAK-NYTT 5/63) finns några felaktigheter, som tyvärr undgick korrekturläsaren. Sälunda skall på sid 54, högerspalten, rad 7 uppifrån årtalet "1919" utbytas mot "1912". I bildtexten på sid 55 skall sista meningen lyda: "Typ NA finns nu i Landskrona museum".

Red.



Begagnade flygplan till höstpriser



AFFÄRSFLYG — FIRMAFLYG — SPORTFLYG

I utbyte mot nya Cessna har vi fått in följande:

Modell:	Single engine aircraft
1 KZ III	Sv. kr. 12.000:—
1 KZ III	" " 12.000:—
1 STINSON	" " 17.000:—
1 EMERAUDE	" " 28.500:—
1 SMARAGD	" " 40.900:—
1 CESSNA 150 TRAINER	" " 59.000:—
1 CESSNA SKYHAWK	" " 37.500:—
1 CESSNA SKYHAWK	" " 77.500:—
1 CESSNA SKYLARK	" " 65.000:—
1 CESSNA 205	" " 133.000:—
	Twin engine aircraft
1 PIPER APACHE	Sv. kr. 143.000:—
1 CESSNA 310	" " 375.200:—
1 BEECHCRAFT C 45	" " 150.500:—

Priserna gäller fritt Köpenhamn. Upplysningar och försäljningsvillkor:



A/s COMMERTAS

AIRCRAFT & SPARE PARTS DEPT.

FREDERIKSBERG ALLE 6 . KØBENHAVN V.
TELEFON: HILDA *1616

Nya segel- och modellflygrekord godkända av KSAK

Verkställande utskottet har nu godkänt följande flygningar som svenska rekord.

Segelflygrekord

Enstiga flygplan

Hastighetsflygning på triangelbana 100 km

Lars Fredriksson, den 15.2.1963
Flygplan: Foka SZD 24 C
Laguna de Gomez — Los Toldos — Cruze
Ruta 188 — Laguna de Gomez 75,615 km

Hastighetsflygning på triangelbana 300 km

Sture Rodling, den 19.2.1963
Flygplan: Ka 6 CR
Laguna de Gomez — Carlos Casares — Pazos
Kanki — Laguna de Gomez 67,093 km

Flersitsiga segelflygplan

Höjdflygning (absolut höjd)

Allan Mårds — Cunnar Carle, den 27.5.1963
Flygplan: Bergfalke II/55
Rommehed 6.090 m

Höjdflygning (höjdvinst)

Allan Mårds — Cunnar Carle, den 27.5.1963
Flygplan: Bergfalke II/55
Rommehed 5.725 m

Modellflygrekord

Höjdreord för radiostyrda modellflygplan klass RC III, 1.530 m satt den 15 juni 1963 med start kl 19.35 på Sövdeborgs flygfält av Lennart Olsson, Malmö.

Nya flygklubbar anslutna till KSAK

Vid verkställande utskottets senaste sammanträde beviljades anslutning från 1 oktober i år för *Stockholms Flygsällskap*, c/o Arne Fuhr, Riddargatan 46, Stockholm Ö samt för *Chalmers Flygklubb*, Kårhuset, Göteborg S.

Segelflygchefsmötet 1963

Årets segelflygchefsmöte kommer att äga rum den 30/11—1/12. Program m m utsändes i början av november.

T I L L S A L U

FÖR OMEDELBAR LEVERANS

flygplan Mooney M-20 B (Mk 21) SE-CMU med gällande luftvärdighetsbevis. Total gångtid ca 875 tim på flygplan och motor.

Utrustning: komplett gyropanel, flyg-radio King KX-120 (IFR klass I) med 360 kanalers VHF kommunikation+100 kanalers VOR/LOC navigation, radio-kompass Motorola ADF-T12. Detta är ett välutrustat flygplan med infällbart landställ och ställbar propeller, marschfart ca 240 km/tim och i felfritt skick. (Flygplanet har tillhört Linköpings Flygklubb och är underhållet av certifikatsmekaniker.) Bra pris vid snabb affär. Kontakta vår ing. Å. Granhall, telefon 08/28 91 90.

AB FLYGLEVERANSER

Bromma Flygplats, Bromma 10

Beg. Kursgyro

Luftdrivna, fabr. Jack & Heintz USA. Pris 25:— per st.
Olof Gustafsson, Ne. Granåsvägen 8 D, Vargön

Öka kunskaperna i radiotelefoni

Lyssna på flygtrafiken

med vår nya VHF-MOTTAGARE i bokformat. 118-136 Mc/s, 9 transistorer, 1 W högtalare, inbyggd teleskopantenn och 9V batteri, vikt 850 g, stor räckvidd, även lämplig som markstation för radiokontroll och positionsuppgifter m m.

FLYGTILLBEHÖR KÖPING

"Handbok i radiotelefonering och navigering"

Ny utökad upplaga i boktryck utkommen, 145 sidor, plastpärm. Se anmälan i denna tidning nr 5. Sändes portofritt mot kr 20:— till pg 59 46 85. Lennart Hedberg. D K V 6 a, Karlstad.

Sveriges andra diamant-C med tre diamanter

Segelflygets högsta kompetensbevis, diamant-C med 3 diamanter innehas nu av två svenskar. Bengt Söderholm, Linköpings Fk, välkänd som segelflyglärare under flera Ällebergssäsonger, har nr 1 och Olle Berg, Stockholms Sfk har nyligen tilldelats nr 2.

IATA rapporterar

att vart fjärde flygplan i kommersiell transporttjänst alltså är en vördnadsvärd DC-3. Den första DC-3:an togs i bruk 1935.

att ca 1.000.000 personer och företag världen runt har Air Travel Cards, som ger dem obegränsad kredit på 125 flyglinjer.

att "In the jet age of air transport, a mile is only six seconds long".

Helikoptrar föredrar gräs

Det behövs mera kraft för att lyfta en helikopter från en permanentad startbana än från ett gräsfält. Gräset hindrar den luft som pressas nedåt av rotorn att spridas åt sidorna och bidrar till en högre markeffekt.

TILL SALU (forts.)

1 K 8 B maj 1964

1 Olympia omg.
FLYGILLBEHÖR KÖPING

TIGER MOTH

i gott skick med bogserkoppling. Gällande luftvärdighetsbevis. Säljes billigt vid snar affär. Ring 031/17 52 20 (hr Odmyr) kl 9-16 eller 031/41 28 28 (hr Micander) efter kl 17.

UPPHITTAT

Vagabond hittad i Vallentuna

En radiostyrd "Vagabond", märkt "FKRC" men utan den obligatoriska adresslappen på ägaren, har upphittats i Vallentuna, komplett med motor och radioaggregat. Upphittaren, ing. Nils Forsberg, Armfeltsgatan 23, Stockholm NO, återlämnar modellen mot beskrivning. Tel.: bost. 67 61 67, kont. 67 95 00, ankn 573.

30 - Oktober 1963

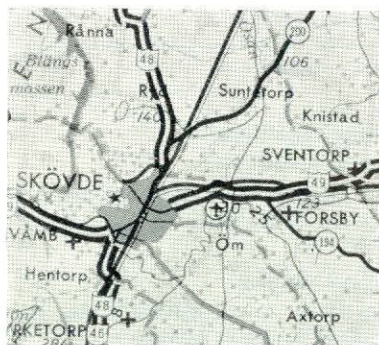
Kartnytt

Ytterligare sex blad har nu utkommit av den populära översiktskartan 1:250.000. Det gäller bladen 16, 21, 24, 26, 29 och 32.

Kartförlaget meddelar att flera blad är på väg. Nu återstår endast norska gränsområdet från Arjeplog samt nordligaste bladet mot Finlands-gränsen. Kartan som i vanliga fall kostar 4:15 inkl oms, subventioneras av KSAK och tillhandahålls till medlemmar för 3:50 per blad.

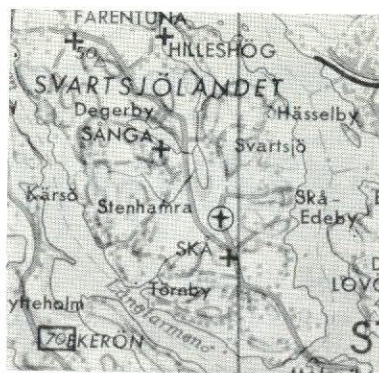
Ändringsmeddelande från kartförlaget

Två felaktigheter på kartbladen 12 resp 19 har anmälts från kartförlaget, som tillhandahåller nedanstående bilder för korrigerings.



Rättelse på kartblad nr 12 gäller placeringen av Skövde flygplats. Angivelsen på kartan är felaktig. Den rätta placeringen anges på detaljbilden här ovan.

Rättelsen på kartblad nr 19 avser placeringen av Skå-Edeby flygplats, som på kartan är placerad fel i förhållande till landsvägen. Den rätta placeringen framgår av här publicerade detaljbild.



HUR VÄLJER MAN FLYGPLAN?

Det är inte många som har resurser att värdera kvalitet, driftssäkerhet, prestanda och ekonomi hos alla de flygplantyper, som finns i marknaden. Men se här vilket resultat den sakkunnige köparen kommer fram till vid en objektiv utvärdering baserad på ingående analyser och praktiska prov:



Saab valde BEECHCRAFT "Baron" som direktionsflygplan

och har under det gångna året fått riktigheten av sitt val verifierad genom en 100%ig teknisk regularitet (hög utnyttning och ingen enda flygning inställd eller avbruten p g a teknisk störning). Tre andra svenska företag har under de senaste månaderna valt 2-motoriga Beechcraft som firmaflygplan.



Linköpings Flygklubb valde BEECHCRAFT "Musketeer"

som reseflygplan efter en mycket noggrann utvärdering, undersökning, utprovning och ekonomiskalkyl för de olika typerna i prisklassen. Två sådana flygplan levereras i dagarna till denna välskötta organisation.

Låt experternas val vägleda Er. Välj kvalitet - välj BEECHCRAFT!

Ensambörsäljare för Sverige för Beechcraft flygplan är:

AB FLYGLEVERANSER • Bromma 10, Tel 08/28 91 90