

*Teknisk och
juridisk
konsultation i
luftfartsfrågor*

Luftvärdighet
Flygförsäkringar
Skaderegleringar
Värderingar
Besiktningar
Leveranskontrakt
Flygplatsprojek-
teringar
Belysningsanlägg-
ningar

FLYGTEKNISKA BYRÅN AB

DIREKTÖR: f. d. chefen för luftfartsinspektionen i luftfartsstyrelsen, civilingenjör **TORD ÅNGSTRÖM**

Adress: BRÖTVÄGEN 35, BROMMA - TELEFONER : 08/29 90 60, 25 97 27

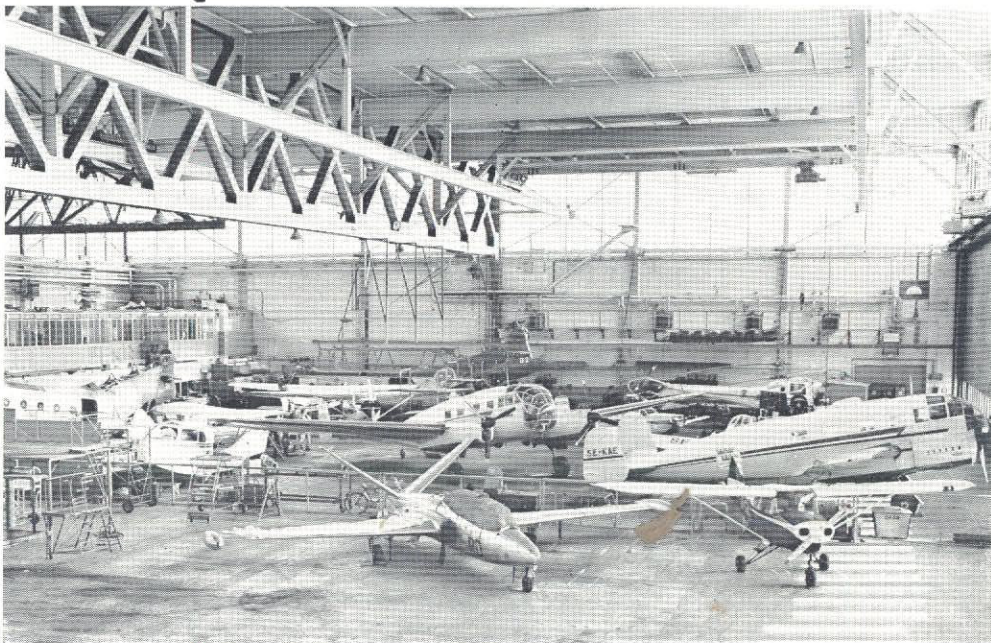
STRÅNGNÅS TRYCKERI AB



NUMMER **7** ARGANG 6 • NOVEMBER 1963



Ditt flygplan blir som nytt till våren



Ostermans Aero är redo att just nu ta emot Ditt flygplan för översyn och eventuell reparation. Vi har fullständig utrustning för motoröversyner och tillsyn av alla förekommande flygplantyper. – Ring eller besök oss för fri rådfrågning.

OSTERMANNS AERO AB

BROMMA FLYGPLATS, BROMMA 10

GODSADRESS: SUNDBYBERG - TELEFON 08/28 28 40

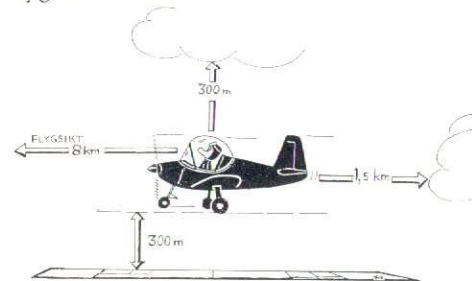
Klart att vända

Du har nog märkt att vid dåligt väder molntäcket har en obehaglig vana att sänka sig ned, sikten minskar snabbt omkring Dig framförallt i samband med nederbörd (regn och snö) och Du kanske till slut förlorar alla hållpunkter för att flyga VFR.

Denna situation skall aldrig behöva hända om Du noggrant följer spelets regler som säger

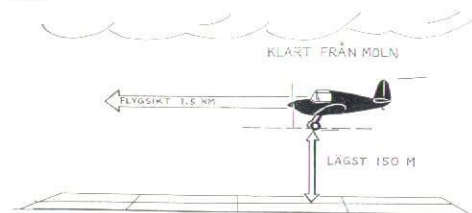
1. Vid flygning på högst 300 m

300 m vertikalt från moln
1,5 km horisontalt från moln
flygsikt 8 km.



2. Vid flygning under 300 m

klart från moln, sikt till marken eller vatt-
net, flygsikt 1,5 km
minimihöjd 150 m över marken eller vatt-
net.



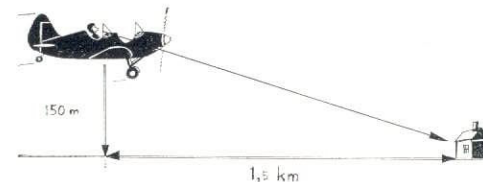
Börjar det bli tveksamt att kunna hålla dessa avstånd till moln och angivna siktvärden på en höjd av lägst 150 m då är det "klart att vända".

Tolka uttrycket "klart från moln" så, att Du ser horisonten eller också marken/vatt-
net framför Dig på minst 1,5 km avstånd. Du bör ha ett ögonmärke som säger Dig när sikten till marken från 150 m höjd är c:a 1,5 km.



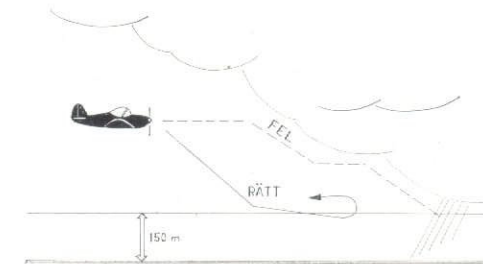
Kör inte ut på okänd is

Isens bärighet måste prövas längs hela den sträcka där flygplanet skall framföras. Detta är bl a villkor för att försäkring skall gälla.



Om du vid ett mötande molntäcke, som efter hand sänker sig, i stället för att gå ned så att Du ser horisonten under molnen, bara går ned så mycket som behövs för att klara den närmaste molnkanten, så pressas Du lägre och lägre ned. Du kan inte bedöma den lägsta molnhöjden och plötsligt är Du inne i moln på låg höjd. Då har Du verkligen råkat i en svår situation och allt kan hända.

Även om Du har instrument och kan flyga efter dem någorlunda skall Du undvika att försätta Dig i en sådan situation.





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. 08/2323 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:

- Omslagets baksida, 2-färgs 750: -
- Omslagets innersidor, 2-färgs ... 600: -
- D:o, svart 500: -
- 1/1-sida (130x185 mm) 350: -
- 1/2-sida (130x 90 mm) 230: -
- 1/2-sida (62x185 mm) 230: -
- 1/4-sida (130x 45 mm) 125: -
- 1/4-sida (62x 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.

Tryckt hos: Strängnäs Tryckeri AB 1963

Kravet på carnet

Som bekant slopades kravet på carnet i Sverige redan 1958 men det har visat sig att viss tveksamhet råder betr inbörden av detta.

Det förefaller som om man på sina håll ansåg carneten vara ett hinder. I själva verket innebär det ju en lättnad att bara behöva visa upp carneten i stället för att behöva underkasta sig en ingående tullvisitation samt att erlægga tulldeposition.

Denna lättnad erhöles genom förenade ansträngningar från FAI och de nationella aeroklubbarna på villkor att dessa förband sig att följa vissa bestämmelser och bli garanterar att flygplan, som med carnetens hjälp införts i ett land, även utfördes och återfördes till det land, där carneten utfärdats.

Denna procedur kräver ett samarbete mellan vederbörande tullmyndighet och nationella aeroklubb, vilket förutsattes i den internationella carnetöverenskommelsen.

Vissa länder, däribland Sverige, har slopat införseltull på flygplan och därefter har även kravet på carnet slopats. Det innebär att utländska flygplan får införas i Sverige utan krav på carnet eller tulldeposition. Men det innebär inte att svenska flygplan får samma förmån i andra länder, där tull resp carnet ej slopats. FAI arbetar på ett generellt slopande av carneten men i vissa länder, som genom tullar vill skydda sin flygplanindustri, stöter detta på motstånd. I enlighet med ovannämnda internationella överenskommelse är KSAK skyldig att svara för att innehavare av carnet utfärdad av KSAK efter utlandsbesök tillser att den svenska tullen — i enlighet med generaltullstyrelsens cirkulär den 29/11 1956 — förser carneten med en påstämpling ang återinförsel av flygplanet i Sverige.

KSAK undersöker möjligheterna att ytterligare förenkla carnetformalitetserna.

Motorflygchefskurs planeras

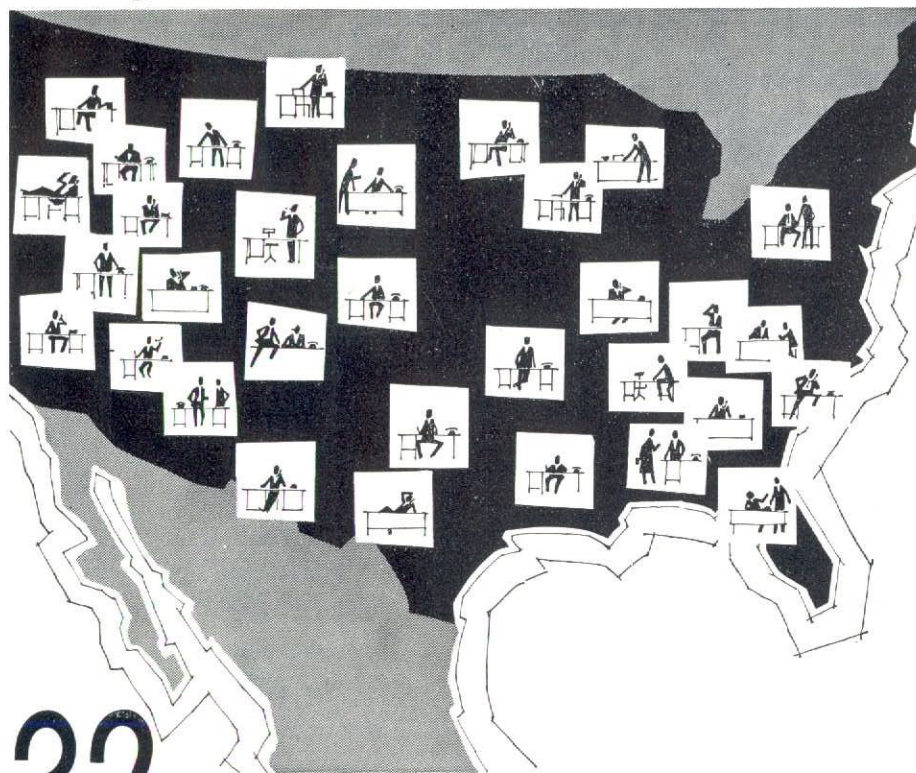
KSAK avser att anordna en motorflygchefskurs i februari. Kursen kommer att förläggas till F 16/F 20 i Uppsala och beräknas kunna äga rum 7-9 februari. Flygklubbar kan vänta närmare meddelanden per brev från KSAK.

Omslaget:

En påminnelse om segelflygarens ljuva sommarfröjder. Segelflyginstruktören Alf Askerfors termiksvänger i Bergfalke över Trollhättebygden. Foto: Alvar Johansson/Owe Fredin.



...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





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. Yrskeskickliga 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
Helikopterafdelningen
Kungsängens Flygplats,
Norrköping
Tel. 011/600 42

Sänd mig närmare upplysningar om

Namn:

Adress:

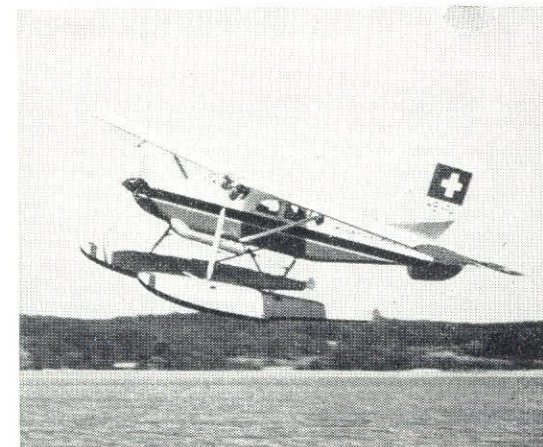
Postadress:

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 fitness är att motorn kan köras utan att rotorn är inkopplad, vilket är värdefullt vid varmkörning och korta uppehåll.

DATA OCH PRESTANDA:

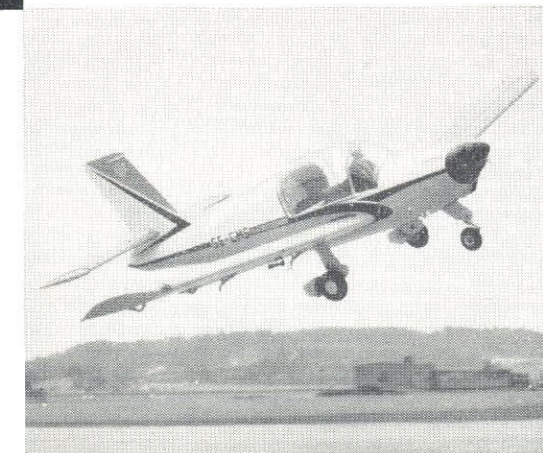
Motor: 4-cylindrig Lycoming 180 hkr
Marchfart: 130 km/tim
Aktionsradie: 400 km
Tomvikt: 400 kg



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 verkligen 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
Stighastighet:	3,0 m/s	5,4 m/s
Max räckvidd:	800 km	1100 km



1963 års luftfartsutredning

Som KSAK-NYTT:s läsare torde känna till gjorde Lfs i samband med anslagsberäkningen för budgetåret 1963/64 en framställning om att ur luftfartsfonden få bestrida kostnaderna för av KSAK anordnade kompletterande flyglärarkurser och motorflygchefsкурser samt en vid KSAK anställd chefsinstruktör för motorflyget. Framställningen upptogs ej i statsverkspropositionen. Efter en förnyad framställning från Lfs hänvisade Kungl Maj:t ärendet till 1963 års luftfartsutredning för skyndsamt handläggning.

Nordiskt samarbete

Förslaget om tulllätnader

I KSAK-NYTT nov 1962 lämnades en orientering ang KSAK:s förslag till generaltullstyrelsen angående slopande av tullformalitetserna inom de nordiska länderna.

Man undrar om det har hänt någonting på det området.

Frågan är inte lätt. Vår framställning till generaltullstyrelsen har förts vidare till nordiska rådet som upptagit frågan till behandling. Emellertid berör frågan ett flertal departement, nämligen inrikes-, försvars-, handels-, kommunikations- och finansdepartementen i vart och ett av de fyra nordiska länderna. Under dessa departement är en mängd centrala och regionala myndigheter inkopplade. Det är en väldig papperskvarn vi satt igång och man kan väl inte vara alltför optimistisk att den snart malt färdigt.

För dagen tycks frågan ligga så till att bli det svenska inrikesdepartementet avstyrkt förslaget om fullkomligt fri överflygning. Tullen har ingenting att invända men ur säkerhetssynpunkt kan man inte tillåta fri passage över gränserna hur som helst. Passfrihet har visserligen införts i de nordiska länderna men man måste dock passera vissa övergångsställen. Därför måste detsamma gälla flygplan. Befrielsen från pass tvång gäller ju endast nordiska medborgare i de nordiska länderna. Givetvis får man då inte medföra besättning eller passagerare i flygplanet som ej fyller detta villkor.

Den lösning som man nu synes kunna hoppas på och som byråchefen Bergström i generaltullstyrelsen, som är pådrivaren i målet, siktar på är att passage över gränserna skall tillåtas för lätta flygplan utan krav på tullvisitation med villkor att passagen sker vid angivna övergångsställen (korridor) samt att färdplan avges varvid deklarerar vissa personalluppgifter ang de ombordvarande, medfört gods samt resans mål och avsikt.

Utredningen har nu framlagt sitt yttrande till kommunikationsministern. Utredningen behandlar främst det av Lfs uppgjorda arbetsprogrammet angående åtgärder för främjande av flygsäkerheten inom privatflyget och framhåller att åtgärderna i främsta rummet bör inriktas på en skärpning av kraven på flygförarna. Man anser det inte tillfredsställande att såsom nu är fallet bedömningen av den blivande flygförarens praktiska skicklighet och omdöme helt faller tillbaka på vederbörande flygskolas och flyglärares uppgifter. Utredningen anser därför att sådana prov borde äga rum i Lfs regi och att Lfs borde överväga under vilka former proven bör anordnas, kostnaderna härför samt hur kostnaderna skall bestridas.

Man anser även att Lfs bör överväga att anordna teoretiska och praktiska prov i styrelsens regi jämväl i vissa fall vid förnyande av certifikat.

Utredningen delar Lfs åsikt att större fordringar bör ställas såväl på utbildningen av blivande flygförare som på vidareutbildningen. Om kraven skärpes måste man se till att de blivande flygförarna får möjligheter till en grundligare utbildning. Därför är flyglärares kunighet och kompetens av avgörande betydelse. Man framhåller bristen i att organiserad utbildning av flyglärare saknas och anser att åtgärder bör vidtagas för en systematisk och effektiv utbildning av flyglärare. Utredningen har intet emot att som ett steg i denna riktning kompletterande flyglärarkurser och motorflygchefsкурser anordnas i KSAK:s regi eller att KSAK anställer en inspektör (Obs! vid flera tillfällen har påpekats att det gäller en *chefsinstruktör* för motorflyget — Red) för övervakning av utbildningen inom flygklubbarna men understryker starkt att någon delegering från Lfs av befogenheter och ansvar med avseende på flygsäkerheten ej bör ifrågakomma.

Utredningen reser sig mot att kostnaderna för ovan nämnda åtgärder — enligt Lfs förslag — skulle bestridas av medel från luftfartsfonden och framhåller att eftersom privatflyget enligt en nyligen inom statskontoret gjord utredning visar sig icke kunna bära de kostnader det åsakar fonden betyder en sådan finansieringsform att kostnaderna faller antingen på andra luftfartsverkets kunder eller på skattemedel. Vidare framhålls att varken utbildning av flygförare eller understöd åt privatflyget ingår bland Lfs normala arbetsuppgifter sådana de kommit till uttryck i riksdagsstryck och författningar och bör således ej belasta luftfartsfonden. Mot bakgrunden av den i direktiven för utredningen framhävda kostnadsansvarighetsprincipen bör enligt utredningens mening en finansiering över

Kan detta vara riktigt?

Apropå utredningen: Att statsmakterna hittills följt den principen att luftfartsverkets utgifter för besiktningar, inspektioner och prov ifråga om materiel och personal skall täckas genom avgifter för dessa besiktningar m m är ju väl känt men det måste anses i högsta grad anmärkningsvärt att en utredning ang luftfartsverkets framtida organisation m m inte tar upp denna fråga åtminstone till övervägande. Det kan ju tänkas att det lätta flyget kan ha och framförallt kan få en för samhällslivet så stor betydelse att det rent av kan vara ekonomiskt lönande för staten att stödja dess utveckling. Denna fråga har tydligen inte ens föresvävat utredningen fastän saken i vissa andra länder är så uppenbar att man inte alls ifrågasätter att få direkt täckning för de omkostnader staten har för bla det lätta flyget (allmänflyget). Utredningen har inte heller ens berört frågan om den samhällsnytta som KSAK:s organisationsverksamhet innebär, som dock är erkänd av Lfs.

luftfartsfonden kunna övervägas endast för det fall att fonden genom höjda avgifter för privatflyget tillföres motsvarande belopp i intäkter.

Emellertid har utredningen föreslagit att KSAK får ett bidrag för anordnande av kompletterande flyglärar- och motorflygchefsкурser.

Beträffande frågan om utbildning av flyglärare på längre sikt anser utredningen att denna bör övervägas av Lfs i samråd med överstyrelsen för yrkesutbildning och KSAK.

Sammanfattningsvis framhåller utredningen att kraven på flygföraren inom privatflyget successivt bör skärpas,

att luftfartsstyrelsen bör utreda frågan om anordnande av praktiska flygprov i luftfartsstyrelsens regi för sökande av flygcertifikat, innefattande jämväl frågan om bestridandet av kostnaderna för denna verksamhet,

att luftfartsstyrelsen jämväl bör överväga anordnande i viss utsträckning av teoretiska och praktiska prov i styrelsens regi vid förnyelse av certifikat,

att en förbättrad utbildning av flygförare och flyglärare är angelägen och att den föreslagna kursverksamheten bör kunna medverka till en höjd utbildningsstandard,

att ett engångsbidrag till KSAK om 33.000 kronor bör beviljas för en omedelbar förstärkning av utbildningsstandarden samt att frågan om utbildningens anordnande och kostnad på längre sikt bör övervägas av luftfartsstyrelsen i samråd med överstyrelsen för yrkesutbildning och KSAK.

Över
75.000
lotter
hittills
expedierade

5 Saab 96 av 1964 års
modell lockande topp-
vinster i KSAK:s och
de anslutna flygklub-
barnas eget lotteri.

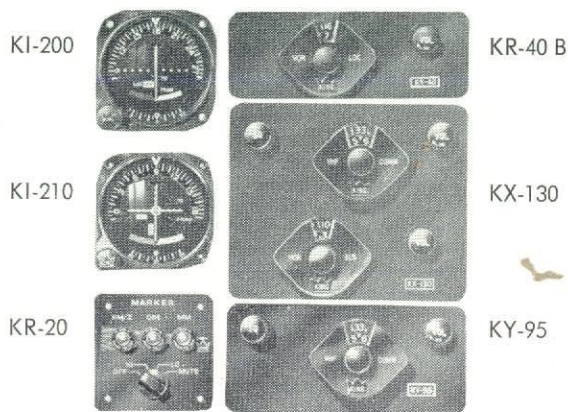
FLYGLOTTERIET
1963

Skärpta krav på flygradio januari 1964

Den 1 januari 1964 träder nya bestämmelser i kraft för flygradioutrustning. Råd och anvisningar för installation i lätta flygplan finns i luftfartsstyrelsens INFO 44/63, där radioutrustningens klassificering anges. Nedanstående KING flygradio är godkänd i klass I utan restriktioner.

KING flygradio är avsedd för montering i instrumentpanel och lämplig för etappvis utbyte av föråldrad utrustning och för stegvis uppbyggnad till en komplett IFR-anläggning. Sändareffekt 15 watt. Kanalavstånd för kommunikation 50 kc/s, frekvensområde 118,00–135,95 mc/s. Sändarens frekvenstolerans max 0,005 %.

KING Funktion typ	Mått cm bredd×höjd×djup	Vikt kg	Pris kr	
			14 V	28 V
KY-95 VHF kommunikation sändare och mottagare	17× 8×21	3,7	5,150	5,650
KR-40 B VOR/LOC navigation mottagare	17× 6×21	1,8	2,725	3,025
KI-200 VOR/LOC indikator med kursväljare, flagglarm	8× 8×23	1,1	2,550	2,550
KN-50 VOR/ILS navigation mottagare	17× 6×21	2,3	4,275	4,575
KI-210 VOR/ILS indikator med kursväljare, flagglarm	8× 8×26	1,1	4,125	4,125
KX-120 Kombination KY-95/KR-40 B	17×14×21	4,0	6,975	7,475
KI-200 VOR-LOC indikator	8× 8×23	1,1	2,550	2,550
KX-130 Kombination KY-95/KN-50	17×14×21	4,3	8,475	8,975
KI-210 VOR/ILS indikator	8× 8×26	1,1	4,125	4,125
KR-20 Markerfyranläggning inkl antenn	obetydligt	0,9	1,525	1,525



KING RADIO CORP.

Auktoriserad återförsäljare för Sverige:

AB FLYGLEVERANSER

Bromma Flygplats, Bromma 10 - Telefon 08/28 91 90

Rådgivning - Godkända installationer - Garanti - Service - Reservdelar

10 - November 1963

Sven Sandberg

testar:



Gardan Horizon GY 80

Sverige har nu omkring 3 000 privatflygare, varav åtskilliga hunnit få relativt stor erfarenhet. Men fortfarande tycks flygklubbarna inte våga ta steget över till infällbart landställ, trots att behovet av reseflygplan gör sig alltmera gällande. Detta är fullt förklarligt, ty denna kategori av flygplan med relativt hög marschfart och infällbart ställ är avsevärt dyrare än de gängse typer som är i bruk hos klubbarna. Men kanske är det också rädslan för att "släppa lös" mer eller mindre orutinerade förare med risk för att stället skall bli bortglömt.

Det lilla franska Gardan Horizon öppnar emellertid nya aspekter. Flygplanet kommer med radio troligen att kosta under 80 000 och är lika lätt att flyga som de plan som har fast ställ, ty särskilda säkerhetsåtgärder har vidtagits för att inga extra kostnader skall behövas orsakas i samband med att någon glömmet att fälla ut stället. Samtidigt har Horizon prestanda

som trots det låga priset gör flygplanet tämligen jämställt med liknande men betydligt dyrare amerikanska typer. Horizon är en god kompromiss mellan dessa och det hittillsvarande europeiska tänkandet. Ty Europas lätta flyg ligger ju betydligt efter USA:s, och det har gällt att skaffa fram en typ som utgör en övergång till en flygplanstandard som ger litet mer än att bara få vistas i luften.

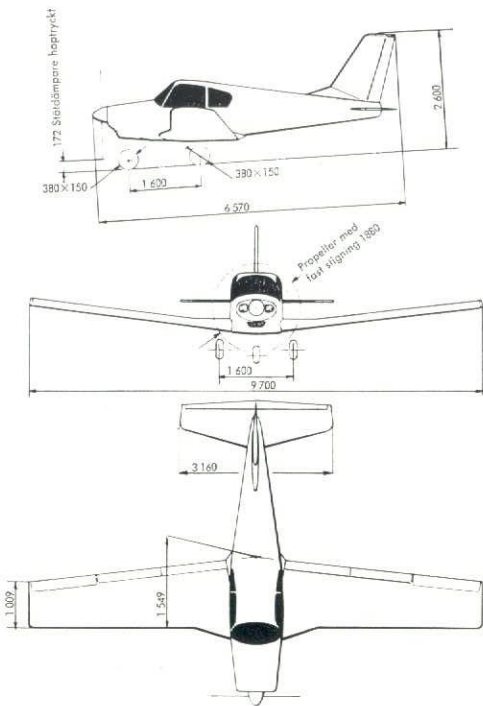
Horizon har också ställbar propeller. Motorstyrkan är antingen 150 eller 160 hk, av vilka endast den senare torde bli aktuell för svensk marknad. Flygplanet är ganska litet utifrån sett och interiören är kanske inte fullt så ombonad som i de amerikanska planen, men utrymmen finns där på alla ledder för att fyra vuxna karlar skall få plats. Men dessutom finns en speciell, mindre vanlig fördel: in- och urstigning underlättas i hög grad genom att det finns breda dörrar upptagna på bägge sidor.

Värme, friskluft och defroster ingår givetvis, och liksom i trafikflygplan har varje plats sitt eget ställbara munstycke för den inströmmande luften.

Genialisk lösning

Den som i lugn och ro vill sätta sig in i en ny flygplantyps finesser och egenheter skall inte göra det i samband med en internationell flygutställning. Parissalongen i juni är en intensiv historia, och luften är proppfylld av allehanda flygtyg som tycks fara omkring utan några påtagliga regler för sitt uppträdande. Under de





dryga 20 minuter flygningen varade var vi hänvisade till ett mycket begränsat utrymme, under 300 meter.

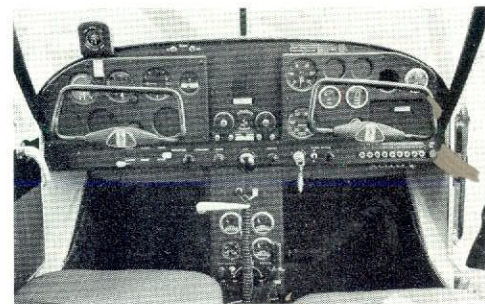
Sikten är förnämlig emedan rutornas underkant löper mycket lågt. Den relativt smala spårvidden märktes inte under markkörningen, i varje fall inte i form av krängning under svängar. Hur stark sidvind påverkar stabiliteten kan testet tyvärr inte ge upplysning om då nästan vindstilla rådde. I kontrollerna före start in gick ett moment som innebar att ett rödfärgat, fyrkantigt reglage vreds 180 grader. Därmed lossades spärren som förhindrar vådainfällning av stället. Detta är sammankopplat med klaffarna och manövreras alltså samtidigt med dem. Det är detta som är hemligheten med det säkra



stället: Då man skall landa tar man normalt först ut stället och sedan klaffarna. Glömmer man det förra så är faran ändå inte så stor eftersom det inte ofta lär inräffa att man även glömmer klaffarna, vilka ju är ganska nödvändiga för att få en normal karaktär på landningen.

Efter starten vred man hela 19 varv på en bekvämt åtkomlig vev mellan stolarna innan allting var inne. Det kan förefalla onödigt mycket, och kräver naturligtvis en del tid även om veven går mycket lätt. Syftet är emellertid att förhindra att de stora och effektiva Fowlerklaffarna går in för fort och förorsakar genomslukning.

Med tre personer och fulla tankar steg vi drygt 4 m/sek, och efter en minut i planflykt på 300 meter hade farten stabiliserat sig vid 215 km/tim vid marschvarv. Roderverkan är väl avvägd och fordrar små rörelser samtidigt som självstabiliteten är god, särskilt kring tvärxeln. Trots den kyttiga luften låg planet kvar i det läge det lagts, t ex stigning eller planflykt. Det var knappt att trimmen kom till användning eftersom Horizon knappast påverkades i trimavseende av ändrad fart eller ställ och klaffars utfällning.



Inga vikningar

Med den höjdbegränsning som var för handen kan vikningsprov synas vara en ganska otrevlig sysselsättning, men farhågorna var tämligen ogrundade. Det gick inte att vika Horizon med ratten fullt i magen, varken på rak kurs eller i sväng. Möjligen går det om man ger fulla spinroder, något som vi dock nödgades avstå ifrån.

Inför landningen vred man alltså först på den röda landställspärren och kunde sedan veva ut ställ och klaff. De senare gör då såpass litet utslag som 20 grader, men i gengäld är de mycket stora och av Fowler-typ. Dylika brukar löpa på skenor som sticker ut en bit under ving- en, men genom det moderata utslaget syns dessa inte, utan undersidan förblir ren. Start- och landningsklaff är alltså samma sak, men det



märktes inte i landningen, utan planet verkade normal även om den givetvis kunnat göras brantare med större klaffutslag. En annan följd av hopkopplingen är att klaffen alltid är utfälld då planet befinner sig på marken.

I fråga om landstället finns ytterligare en detalj som ökar skyddet mot materielskador. I infällt läge sticker hjulen ut nästan till hälften och vid en buklandning skadas därför endast propellern (klaffarna är ju inne). Huvudhjulen förblir dessutom bromsbara.

Några erfarna piloter har ondgjort sig en smula över att systemet minskar möjligheterna att manipulera med klaffarna separat i samband med start och landning för att minska rullsträckan eller påverkan av sidvind. Om dessa hämmade tuffingar kan tillgodoses genom modifieringar utan för stora kostnader är det naturligtvis bra, och problemet har vidarebefordrats till fabriken för begrundande. Men väljer man ett sådant arrangemang har man å andra sidan av sagt sig fördelarna för de mindre erfarna. Det blir dock nödvändigt om man önskar montera skidor.

Även segelflygbogsering

Konstruktören — Yves Gardan — höll i somras på med ett par modifieringar. Bland annat tänkte han ljudisolera kabinen ytterligare samt montera ljuddämpare. Koppling för segelflygbogsering skulle också bli klar i höst. Ty Horizon torde ha goda prestanda för ändamålet samtidigt som ekonomin gör det möjligt även om det kanske inte blir en huvuduppgift. Vikningsfarten med allting ute är 84 km/tim och med infällt ställ och klaff 100. Huruvida bogsering

skall ske enligt ena eller andra alternativet får väl erfarenheten utvisa.

Antikorrosionsbehandlingen är mycket grundlig. Här har man utnyttjat Sud Aviations resurser från Caravelle-bygget. Fabriken är den största i Frankrike och har därför kunnat kosta på sig anläggningar som inte torde ligga inom möjligheternas gränser för de fabriker som i övrigt sysslar med tillverkning av mindre plan. Samtliga delar doppas efter hopmonteringen i fyra olika bad för skyddsbehandling före den slutliga målningen. Säkerheten har tillgodosetts genom att framkroppen är av kraftig svetsad stålörskonstruktion för att skydda vid rundslagning. Överföringen från ratt till roder är speciellt påkostad och synnerligen fri från glapp. En "växellåda" framme i motorrummet omgiven av tjock brandskyddande plåt överför rörelserna. Utförandet är genomgående av hög klass, vilket också gäller inredningen.

Verklig fyrsitsare

När det gäller mindre flygplan som omnämns såsom "förvånansvärt rymliga" blir mången privatflygare en smula skeptisk. Det är ju ofta så att en avvägning mellan bränsle och passagerarantal blir nödvändig. Så är inte fallet då det gäller Horizon. Med fyra passagerare och fulla tankar återstår fortfarande 36 kg för bagage. Bränslemängden är avsevärd (200 l) och aktionssträcka och -tid därefter. Farten kan man heller inte klaga på: 240 km/tim på bästa höjd ligger ju väl över vad man är van vid i denna pris- och storleksklass.

Med sina förnämliga lågfartsegenskaper i förening med god lastförmåga, lättflugenhets och goda prestanda innebär Horizon inte bara en mångsidig användbarhet. Priset satt i relation till utrustningen i form av infällbart ställ och ställbar propeller betyder en möjlighet att överbygga klyftan mellan två klasser av flygplan, där den dyrare hittills visat sig vara tämligen oåtkomlig för de svenska flygklubbarna. Sam-



tidigt bör framhållas att Horizon tillåter inbyggnad av full IFR-utrustning och sålunda kan bli ett litet men gaggande gott affärsflygplan.

Teknisk beskrivning

Fyrsitsigt, lågvingat, fribärande helmetallflygplan. Skivbromsar och styrbart noshjul kopplat till sidroderpedalerna. Infällbart landställ som manövreras manuellt med mekanisk överföring som även är sammankopplad med vingklaffarna av Fowler-typ. Höjdrim, dubbelkommando. Bagagerum bakom passagerarutrymmet. Höjdroder/stabilisator ersatta av en enda rörlig yta. Motor: Lycoming O-320 B på 160 hk. Fyrcylindrig, luftkyld med horisontella, motstående cylindrar. Constant-speedpropeller av typ Hartzell.

Data (160 hk)	
Spännvidd	9,7 m
Längd	6,6 m
Höjd (fenspetsen)	2,6 m
Vingyta	13,0 m ²
Vingbelastning	80 kg/m ²
Effektbelastning	6,6 kg/hk
Tomvikt	572 kg
Besättning (4 personer)	300 kg
Bagage	36 kg
Bränsle (200 liter)	142 kg
Max startvikt	1 150 kg
Ovanstående uppgifter avser VFR-utrustning med radio.	
Prestanda (160 hk)	
Maxfart vid havets nivå	251 km/tim
Marschfart, 75 % effekt,	
1 800 m	240 km/tim
Ekonomisk marschfart, 66 % effektivt, 2 200 m	230 "
Stallfart, ställ och klaff ute	84 "
" " " " inne	100 "
Stighastighet vid havets nivå	4,1 m/sek
Tjänstetopphöjd	4 500 m
Startrullsträcka	250 m
Landningsrullsträcka	198 m
Startsträcka till 15 m	450 m
Landningssträcka över 15 m	450 m
Max flygsträcka, 75 % effekt	1 140 km
" " , 66 % "	1 290 "
Max flygtid	6 tim
Ovanstående sträckor gäller vid vindstilla	

Ekonomisk kalkyl

Värdena avser VFR-utrustning samt radio och extratank. Ännu har inte preciserats vilken utrustning i övrigt som kommer att ingå. Extratanken innebär att sammanlagda bränsleutrymmet blir 200 liter. Priset är ungefärligt, men torde inte komma att överstiga det här angivna.

Inköpspris fritt Stockholm	80 000 kr
Avskrivning på 7 år till 20 % av värdet	9 400 kr/år
Försäkring (kasko 10 % av medelvärde plus ansvar)	6 300 "
Landningskort LFS	100 "
Besiktning m m	480 "
Hangaravgifter	1 500 "
Summa fasta kostnader	17 780 "
Drivmedel	16 kr/tim
Landningsavgifter i utlandet	1 "
Översyn och reparationer	15 "
Reservdelar	3 "
Summa rörliga kostnader	35 "

Timpriser	300 tim/år	500 tim/år
Fasta kostnader	59 kr/tim	36 kr/tim
Rörliga kostnader	35 "	35 "
Summa	94 "	71 "
Medelfart 225 km/tim		
Kilometerpris	42 öre	32 öre
Platspris	10 öre/km	8 öre/km

Gardan Horizon säljes av Flygcentrum AB, Stockholm. Service och reservdelar kommer att tillhandahållas i Norrtälje.

Segelflyg-VM 1965

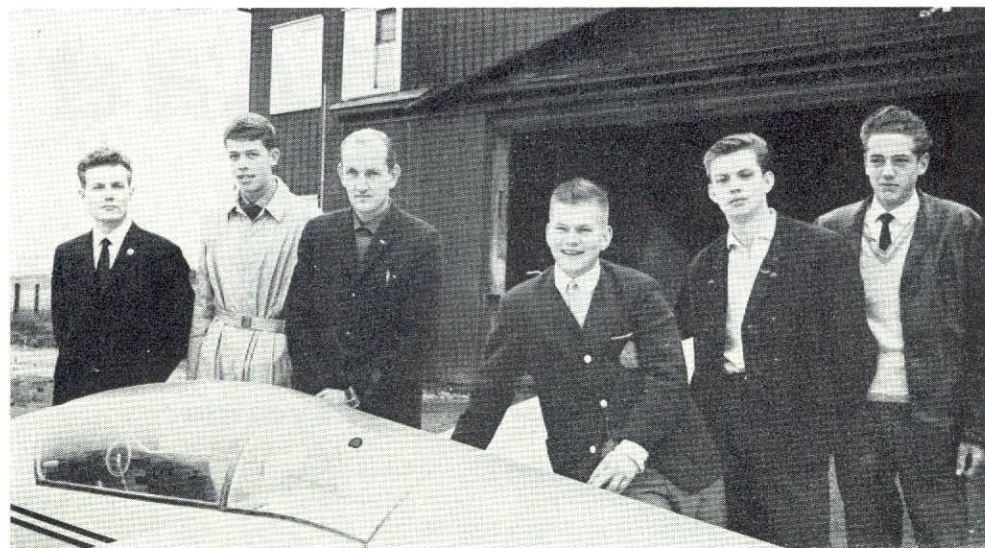
Nästa VM i segelflyg går i South Coney, England. FAI:s Gliding Committee har accepterat British Gliding Associations erbjudande att ordna detta VM. Inbjudan som just kommit till KSAK anger tidpunkten till maj-juni 1965.

Avgiften blir hög, £ 250 pr lag. Något statsbidrag kan BGA nämligen ej påräkna.

Flygplan får lånas, troligen Skylark. Antalet deltagare kommer troligen att maximeras till 60 (i Argentina var antalet deltagande lag 78).

Preliminär anmälan har begärts före 1963 års slut, vilket väl torde bli svårt att effektuera för vårt vidkommande.

Segelflygkommittén kommer att behandla frågan angående bästa sätt att förbereda svenskt deltagande: uttagning av förare och flygplan, träningsförberedelser och finansiering.



Det segrande Nike-laget från Borlänge-Domnarvets flygklubb utanför en hangar på Rommehed. Fr. v. Åke Svensson, Åke Pettersson, Ingemar Backholm, Leif Holm, Sven-Olof Norman och Bo Gustavsson. Planet är klubbens nya toppsegelplan, den finska Vasama, som medlemmarna hoppas skall kunna ge klubben möjlighet att klara Nike även nästa år.

RST och NIKE

I 1963 års Riksssegelflygtävling, som 1 april-30 september pågick bland KSAK:s segelflygklubbar, har sammanlagt 610 resultat rapporterats av 27 olika flygklubbar från Kiruna i norr till Malmö i söder.

Tävlingen har som tidigare genomförts i höjd-, distans- och hastighetsflygning, individuellt och i lag.

Huvudintresset i Riksssegelflygtävlingen tilldrar sig lagtävlingen om vandringspriset Nike, segergudinnan skulpterad av Tore Strindberg och 1960 uppsatt som vandringspris av direktören Oswald Arnulf-Olsson, Göteborg.

Segrande lag i årets tävling om Nike är Borlänge-Domnarvets Flygklubb med sammanlagt platssiffrorna 32. I laget ingår Åke Svensson, Åke Pettersson, Ingemar Backholm, Leif Holm, Sven-Olof Norman och Bo Gustavsson. På andra plats följde Eskilstuna Flygklubb med sammanlagt platssiffrorna 89 och på tredje Uppsala Flygklubb med platssiffran 138.

De bästa individuella resultaten:

Höjdmomentet

1 Hans Tammert, Kiruna Flygklubb	13 175 poäng
----------------------------------	--------------

2 Bertil Saaw, Örebro Bil- och Flygklubb	12 045 poäng
3 Åke Svensson, Borlänge-Domnarvets Flygklubb	11 820 poäng
4 Christer Björk, Kiruna Flygklubb	11 770 poäng
5 L-G Johansson, Örebro Bil- och Flygklubb	11 420 poäng

Distansmomentet:

1 Nisse Nässén, Östersunds Flygklubb	563,04 poäng
2 Olle Berg, Stockholms Segelflygklubb	507,40 poäng
3 Väinö Lankinen, Halle-Hunnebergs Flygklubb	414,70 poäng
4 Irve Silesmo, Örebro Bil- och Flygklubb	378,78 poäng
5 Lars-Göran Johansson, Örebro Bil- och Flygklubb	314,80 poäng

Hastighetsmomentet:

1 Ingemar Backholm, Borlänge-Domnarvets Flygklubb	73,43 poäng
2 Lars Hedenbergh, Kronobergs Flygklubb	72,80 poäng
3 Ture Eriksson, Linköpings Flygklubb	72,50 poäng
4 Evald Ek, Eskilstuna Flygklubb	72,48 poäng
5 Sture Rodling, Linköpings Flygklubb	73,23 poäng



Tugmaster på snabbturne i Sydsverige

Svenska segelflygklubbar har av förklarliga skäl visat sig angelägna att få titta närmare på Beagle Tugmaster, bogserflygplanet som offererats till 21.750 kronor, med 10% kontantinsats. Flygplanet skall tidigt i vår prövas närmare på Älleberg men redan under tiden 2-11 november har en del klubbar fått bogsera med den beprövade arbetshästen.

Beagle-piloten V B Mitchell flög Tugmastern G-ASHY från England till Bulltofta, därifrån via Torstlanda, Trollhättan, Örebro, Norrtälje och Bromma till Skarpnäck. Bogserprov utfördes i Trollhättan, Örebro och Stockholm. Från

huvudstaden går färden via Uppsala (Sundbro), Västerås, Skövde, Varberg, Uråsa och Landskrona åter till England.

Bogservproven på Skarpnäck utfördes den 10 november. Vind: 10 kt, 270°. QNH: 1001 Mb. Temperatur: +4°C. Väder: Halvklart, ingen termik. Bränslemängd: 1/1-3/4 tank. Bogserlina: 30 m nylon.

Två Tugmasters har sålts under demonstrationsturen. Serien omfattar bara 60 flygplan.

En tresitsig modell med DK, konverterad från Auster Mark 7 och till det yttre helt lik Tugmastern, har också utbudits till försäljning.

Start nr	Typ av segelflygplan	Lastförmåga i segelflygplan	Startsträcka	Uppnådd höjd	Tid till uppnådd höjd	Genomsnittlig stighastighet
1	Bergfalke	2 man 75/75 kg	99 m	600 m	4 min	2,5 m/s
2	Bergfalke	2 man 83/75 kg	95 m	460 m	3 min 10 s	2,4 m/s
3	Bergfalke	1 man*) 100 kg	112 m	435 m	2 min 50 s	2,5 m/s

*) Chefsinstruktören för segelflyget Lennart Ståhlfors.

Kompletterande flyglärarkurs 1964

Under 1962 anordnades av KSAK på försök en kompletterande flyglärarkurs för civila flyglärare. Då erfarenheterna från denna kurs var mycket goda och önskemål om sådana kurser i fortsättningen förefanns, har KSAK utverkat medel till en eller två kurser under 1964. Med hänsyn till att förberedelser till dessa kurser måste vidtagas i mycket god tid är det synnerligen önskvärt att få preliminär uppgift på

antal deltagare och synpunkter på vilken tid under året som bedöms lämpligast. I kursen avses denna gång ingå praktisk flygning. Kursens längd en vecka. Beräknad kursavgift 200 kronor. Kostnader i övrigt bestridas av till KSAK:s förfogande ställda medel. Insänd till KSAK före 15/12 preliminära önskemål angående deltagande samt önskvärd tidpunkt i första hand resp i andra hand.

BEAGLE

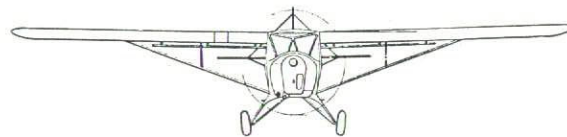
"Tugmaster"



**Ärligt talat -
ett fynd för segelflyget**

Lågprisversion av Beagle Terrier 2, konverterad från den militära Auster OP Mark 6 och särskilt lämpad för segelflygbogsering och hård nyttotjänst. Stålrörskonstruktion med butyrrelackerad dukklädsel. 145 hkr de Havilland Gipsy Major 10. Gångtid mellan grundöversyn 1000 tim. Bogsertid 0-600 m 3,5 min med 1-sitsigt, 4,5 min med 2-sitsigt segelflygplan.

Pris endast 21.750 kronor i tvåsitsigt utförande med bogserkoppling och cylindertemperaturmätare. 10% kontant, resten på 2 års amortering med sedvanlig bankränta.



Tugmaster finns även i tresitsig version med DK, kallad Terrier 1. Pris endast 24.690 kronor utan bogserkoppling och cylindertemperaturmätare. 25.750 kronor med denna utrustning.

SVERIGEFLYG AB

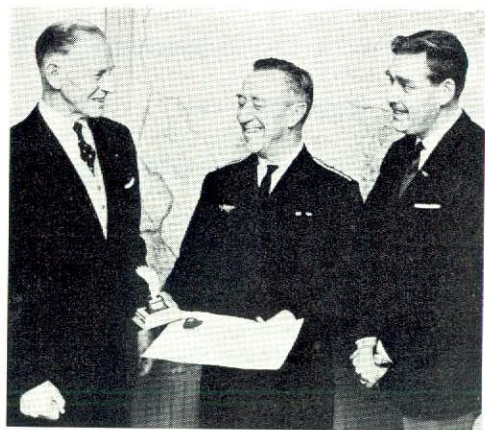
Ulvsvandavägen 151, Bromma flygplats
Stockholm-Bromma
Tel: 08/29 11 00



Nya Bergfalke och 2-sitsig motorseglare

Bergfalke III är nu på väg, meddelar chefsinstruktören för segelflyget Lennart Ståhlfors, just hemkommen efter ett besök hos Scheibe Flugzeugbau i Dachau.

Den nya Bergfalke-versionen skiljer sig från sina föregångare genom större fena och sidroder, som ger bättre roderharmonier. Flygplanet är vidare försett med hjulbroms.



Silvervingen från Deauville

I oktobernumret av KSAK-NYTT berättades om de svenska framgångarna vid världens första flygfilmfestival i Deauville, där KSAK representerade Sverige med filmer från flygvapnet.

Andrapriset i kategorin tekniska och militära flygfilmer erövrades av filmen om J 35 Draken, medan filmen om J 32 Lansen kom på tredje plats i samma klass.

KSAK:s bitr. generalsekreterare överste Björn Lindskog överlämnar på bilden diplom och silvervinge till flygvapenchefen generallöjtnant Lage Thunberg i närvaro av stabsredaktören Helge Sahlin som i samarbete med Suecia-film framställt båda filmerna.

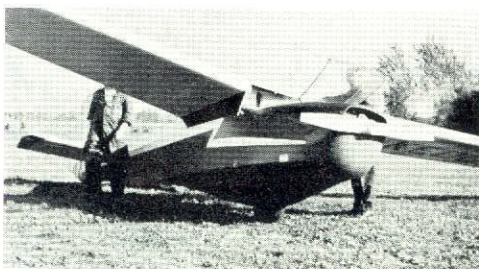
Ny i KSAK-styret

Chefen för försvarsstaben har utsett majören A C Hökmark att från och med 1 oktober vara försvarsstabens suppleant i KSAK:s styrelse. Han efterträder överstelöjtnant B G O Varenius.

18 – November 1963

Den nya motorseglaren, som fått namnet "Motorfalke", har redan i prototyp flugits mer än 100 timmar. Flygplanet är tvåsitsigt sida vid sida och har försetts med original Bergfalke-vingar.

Prototypen är försedd med en 4-cylindrig motor om 28 hkr, som ger en stighastighet av 1,3–1,4 m/sek med 2 personer. Planer finns att utrusta Motorfalken med en 34 hkr motor, som ger 1,7 m/sek.



NU ÄR DEN HÄR!



DEN
NYA
SENSA-
TIONEN

PIPER CHEROKEE 235

Nya Cherokee 235 är ett av de få flygplan, som förmår bära större last än sin egen tomvikt. Flygplanet tar sålunda 4 personer, 318 liter bränsle, 90 kg bagage, full panel samt radioutrustning utan att för den skull vara maximalt lastad. Marschfart 250 km/tim. Toppfart 266 km/tim. Max flygsträcka 1760 km.

Större spännvidd – med en 65 liters extratank i vardera vingpetsen – jämte ny motorinklädning av glasfiber i endast två halvor är några detaljer som skiljer den nya 235 hk starka Cherokee 235 från Cherokee B som fortfarande tillverkas med 150, 160 eller 180 hk motor.

Cherokee 235 är nu i full serieproduktion hos Piper och demonstrationsflygplan finnes hos generalagenten.

Varför inte begära en demonstration redan i dag?

Generalagent för Piper i Skandinavien:

NYGE-AERO / AB NYGEVERKEN

Box 31, Nyköping. Tel. 0155/173 40 (vx), 183 92

Utveckling av standardklassens segelflygplan

Av Boris Cijan och B. S. Shenstone

Ur Schweizer Aero-Revue nr 3, 1963

I. Inledning

Nationella och internationella tävlingar främjar utvecklingen av segelflygplan. Fastän vid de flesta tävlingar nu för tiden tävlingsmoment återkommer och de flesta av dessa tävlingar utföres över slättland, är det fortfarande en hel del som vi inte vet om de meteorologiska energikällor, som är typiska för varje kontinent. Om emellertid många tävlingar, speciellt världsmästerskapstävlingar, skulle flygas under lävågsförhållanden, så skulle konstruktionen av segelflygplan utvecklas i en riktning som var mest lämplig för sådana förhållanden. För andra förhållanden, t ex termikuppvindar, skulle utvecklingen ta en annan riktning. Resultatet är, att vad som i dag ofta betraktas som en optimal konstruktion faktiskt är en kompromisslösning, balanserad mellan erfarenhet (data från föregående tävlingar samt väderförhållanden) och kunnande (konstruktionsmässigt och veten-

skapligt). Segelplanskonstruktörer, av vilka de flesta också är piloter, försöker att i nya konstruktioner steg för steg förbättra prestanda för att ge bättre realitet åt de sannolikhetsberäkningar som har utarbetats under tävlingar. Man talar om olika lämpliga grundantaganden för operationsförhållanden, men dessa antaganden kullkastas av synnerligen varierande väderförhållanden, t.o.m. under en och samma tävlingsdag. Vad man behöver är ett segelflygplan som kan klara av de "kritiska uppströmmarna" emedan dessa kritiska väderförhållanden ofta har avgörande betydelse för en tävling. Ofta är fallet att vinnaren är den som använder den bästa taktiken, snarare än den som flyger det bästa segelflygplanet.

Man försöker att utveckla högvärdiga flygplan för att höja prestanda; man försöker inte bara att förbättra glidvinkeln vid hög hastighet utan också att behålla en låg sjunkhastighet för

att kunna operera säkrare under marginala väderförhållanden. Men sådana flygplan är så dyra, att de ej kan byggas i stort antal och bli allmänt tillgängliga. Det är omöjligt att göra ett flygplan allmänt tillgängligt utan att nogta i betraktande den ekonomiska sidan av tillverkningen. Tendensen i många länder är att bygga segelflygplan till överkosligena priser och med acceptabla prestanda. Sådana plan, i varierande storlekar, är konstruerade för att passa typiska vädersituationer i olika länder och utvecklas understundom efter lokala krav. I detta sammanhang tänker man på en del framgångsrika typer av liten spännvidd såsom "Screamin Wiener" eller "Rigid Midget" passande för stabila kontinental termikförhållanden och de väst-europeiska typerna av större spännvidd, som baserats på instabilt och snabbt växlande väder. Det är av intresse att lägga märke till tendensen i somliga länder mot en "nationell standardtyp" i tävlingar så att alla piloterna kan ha utrustning av samma tekniska nivå.

Ovanstående anmärkningar är till och med mera viktiga vad avser VM-tävlingar. Mycket dyra maskiner byggs, som har utomordentliga prestanda (vanligen bara under flygning rakt fram) för att vinna litet prestige för de nationer de representerar. Denna uppfattning, för att inte tala om besvikelser med en del av dessa "drivhusplanter", leder inte till en allmän expansion av sporten. Därför har Segelflygkommittén (CVSM) inom FAI efter en hel del funderande beslutat att göra ett experiment för att se, om någon indirekt ledning i riktning mot framtidens ekonomiska utveckling kunde åstadkommas. CVSM har inte försökt att standardisera på en typ såsom avsågs för de olympiska spelen 1940, eftersom det är för tidigt för en sådan utveckling. I stället har CVSM skapat två klasser i VM-tävlingarna i och med införandet av en klart avgränsad specifikation för en klass, kallad Standard-klassen. Den öppna klassen är bokstavligen öppen: Experimentplan, stjärtlösa, "drivhusplanter", välj vad ni vill.

Olympiska konstruktionstävlingen för segelplan - 1938

Fig 1

Typ Land	ORLIK Polen	S-18 Schweiz	FVA-13 Tyskland	B-8 Tyskland	DFS-MEISE Tyskland	Mü-17 Tyskland	AL-3 Italien	PELLICANO Italien
Spännvidd m	15	13,4	15	15	15	15	15	15
Längd m	6,3	6,0	6,95	7,1	6,7	7,6	6,85	6,6
Vingyta m ²	14,8	13,36	14,5	15,6	15	13,33	14	14,7
Sidoförhållande	15,2	13,45	15,5	14,4	15	16,87	16	15,3
Vingvikt kg	100	82	64	80	96	96	90	88
Kroppsvikt kg	58	42	45	60	64	47	40	-
Stjärtplan, vikt .. kg	10	7	11	10	64	8,5	10	-
Tomvikt kg	168	131	120	150	160	151,5	140	160
Last kg	95	80	95	95	95	95	95	95
Maxvikt kg	263	211	215	245	255	246,5	235	255
Tomvikt Flygvikt	0.638	0.625	0.558	0.61	0.625	0.612	0.595	0.625
Vingvikt Vingyta	6.75	6.15	4.4	5.12	6.4	7.2	6.42	6
Vingbelastning .. kg/m ²	17,8	15,8	14,8	15,7	17,0	18,5	16,8	17,3
Vingprofil			Gö 535 Gö 535 M 3	Gö 549 Gö 535 Gö 535	Gö 549 Gö 676	Special		
Bästa glidtal	25		20	23	25	26		

Anm. All tävlingsflygning måste göras med 255 kg eller mera i flygvikt. Därför var det ingen fördel med tomvikten mindre än 160 kg.



Med PT6 turbomotor om 500-700 hk kommer nu Pratt & Whitney's erkända tillförlitlighet och driftsekonomi även allmänflyget tillgodo.

Speciella varianter av motorn finns för flygplan, helikoptrar, fartyg och industriella applikationer.

AUTO-PRODUCTS AB

Linnégatan 18, Stockholm

Generalagent för United Aircraft International, East Hartford 8, Conn

JULKLAPPAR – KSAK-TIPS FÖR FLYGARFRUAR



KSAK:s KRÖNTA EMBLEM

Medlemsmärke

Valfritt med kråsnål eller klack, i guld och blå emalj, 10 mm+kronan. 5:—.

Jackmärke

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



Vävt märke

Enklare kvalitet. 30 mm brett. 1:50.

Dealkomanier

50x65 mm, för överföring på glas, trä, metall, plast, etc. 10 st 2:50.

Manschetknappar

Hög kvalitet. Per par 16:—.

Nyckelring

Med KSAK-emblemet på ljusbrun läderplatta. 6:—.

Mössmärke

Hög kvalitet med äkta guldbroderi. 28:—.

Vagnmärke

För bil eller flygplan, 70 mm diameter + kronan.
 emalj och färgyllning 40:—
 lackerat och färgyllt 30:—
 lackerat och förkromat 25:—

Cigarettetui

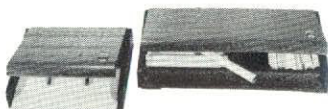
Äkta kalvskinn, 90x110 mm 17:—

Spelkort

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

FAI VAGNMÄRKE

Internationella organisationens vagnmärke för bil eller flygplan, relief i krom + fyra färger, 88 mm sida 25:—.



SKRIVBORDSSET

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

MÄNADENS NYTT

Pappersautomaten

säljes även separat, komplett med papper 15:—.

Cigarettskrinet

säljes även separat 20:—.

ALLEBERGS RYTTARE

I Allebergs innandöme, berättar en gammal sägen, vilar tappra kämpar i glänsande rustning och med hästar och vapen vid sin sida. Segelflygarna, som gästade Alleberg, har identifierat sig med dessa kämpar, vilka är förutbestämda att göra sitt land värdefulla tjänster. Åsa Gustavssons keramikskulptur är ett utsökt konstverk som i en mycket begränsad upplaga kan anskaffas från KSAK. En idealisk julgåva för varje allebergselev. 13 cm hög. 24:— + porto och emballage.



SJUKVÅRDSLÅDA

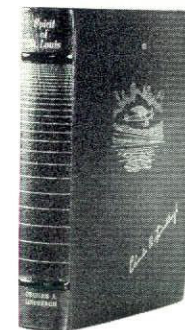
Räddningskårens godkända modell, komplett i väldimensionerat lättvikts-etui av vit eller blå plast. Idealisk för hemmet – kontoret – bilen – flygplanet – båten. Tillfälligt förmånspris för KSAK-medlemmar 9:50 (ordinarie pris 15:—).



SPIRIT OF ST. LOUIS

med Charles Lindberghs egenhändiga namnteckning

Numrerad lyxupplaga i skinnband med guldsnitt och guldpreglad pärmdekor. Unik presentupplaga med författarens egenhändiga namnteckning. Pris 130:—, för KSAK-medlemmar 105:—.



KELATIS SISTA RESA

enl. recensionerna "ett vitaminpiller för svenskt flygsinne". Pris 6:75, specialpris för KSAK-medlemmar 3:50.

PÄRMAR TILL KSAK-NYTT

Praktisk systempärm för en årgång KSAK-NYTT, med tidskriftens emblem och årgången i guldröck. Finns för "1963" resp. "1964". Om ej annat anges, levereras till årets slut "1963". Komplet 4:25.



JUL- och NYÅRSKORT samt KORRESPONDENSKORT

JUL- OCH NYÅRSKORT

med John Sjösvärds målning av KSAK-huset, 4-sidigt korttryck i 4 färger, med kuvert —:60. Vid köp av minst 25 kort —:50.)

D:o med engelsk text, samma pris. Finns även på luftpostpapper.

D:o utan text, samma pris.

JUL- OCH NYÅRSKORT

9x13 cm, ståltryck på dubbelvikt kartong.

10 kort med kuvert 2:75
 25 kort med kuvert 5:50

KORRESPONDENSKORT

enkla med blått ståltryck.
 10 kort med kuvert 2:75
 25 kort med kuvert 5:50



KSAK - Skeppsbron 40 - Sth C
Beställningstelefon: 08/23 23 65

I det följande diskuteras de grundläggande idéerna för klassindelning av segelflygplan. Dessutom beskrives utvecklingen av Standard-klassens segelflygplan.

II. Det Olympiska Segelflygplanet

För mera än 30 år sedan skrev M. Schrenk en ISTUS-artikel om klassindelningen av segelflygplan och föreslog spännvidden som ett kriterium för sjunkhastigheten. Schrenks förslag är fortfarande av intresse, då det visar segelflygplanens utveckling vid den tiden.

Förslaget var följande:

Obevägrad klass

Genomsnittlig sjunkhastighet 0,50 m/sek
Genomsnittligt glidtal 1:21

16-meters-klassen

Genomsnittlig sjunkhastighet 0,65 m/sek
Genomsnittligt glidtal 1:21

12-meters-klassen

Genomsnittlig sjunkhastighet 0,90 m/sek
Genomsnittligt glidtal 1:17

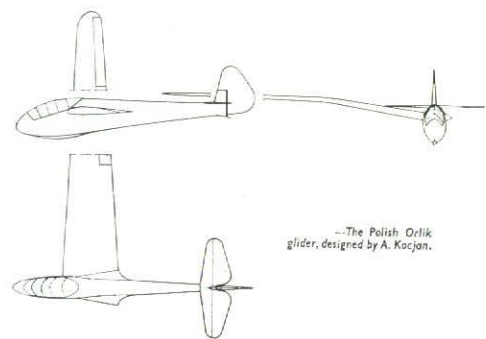


Fig 2

Enligt Schrenk skulle denna klassindelning resultera i:

1. Samma grundläggande krav på segelflygplanets byggare och pilot.
2. Nödvändigheten att uttömma varje möjlighet till att förbättra aerodynamiken och konstruktionen.
3. En rättvisande jämförelse mellan konstruktörernas förmåga samt mellan piloternas skicklighet.
4. Utveckling av segelflygplan som är lätthanterliga, lättflugna samt enkla att hangarera.
5. Basen för sporten skulle därigenom breddas och sporten skulle främjas.

Härav kan vi se hur sunda de idéer var som lades fram av Schrenk och hur en del av dem är giltiga ännu i dag.

Vid den vetenskapliga kongressen i Bern 1938 fastslog ISTUS (OSTIVs föregångare) på FAI:s begäran fordringarna på ett standardsegelflygplan, det s k "Olympiska Segelflygplanet". Detta var avsett för 1940 års olympiska spel. Den allmänna specifikationen var följande:

Spännvidd 15 m.
Max. tomvikt 160 kg
Last 95 kg

Max totalvikt 255 kg + 3 % tolerans. Kroppsbredd vid förarplatsen 600 mm. Tillåtna material: stål, plywood, gran och furu. Landställ: Skida, men inte hjul. Max sluthastighet i dykning med bromsar 200 km/tim.

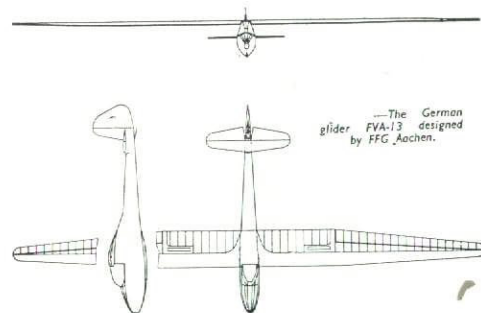


Fig 3

Ett intressant krav var förmågan att flyta efter att planet landat i vatten; detta krav stadgade att planet skulle flyta "under någon tid" emedan det i Japan (där spelen först avsågs att hållas) och Finland (som valdes senare) det finnes stora områden av vatten.

I sammandrag var hållfasthetskraven på det olympiska flygplanet som följer:

	Fall A	Fall B	Fall C	Fall D	Kytt-fall
Lastfaktor	5	5	1	2,75	—
Säkerhetsfaktor	2	2	—	2	2
Lyftkoeff.	1,5	—	—	-0,4	—
Dynamiskt tryck (säkert) kg/m ²	—	140	—	—	—
Hastighet km/t	—	—	220 ¹⁾	—	100 ²⁾
Kytt m/sek.	—	—	—	—	+10
					(Kyttens verkningegrad = 0,7)

¹⁾ Max. tillåtna vingvridning 4°.

²⁾ Säker bogseringshastighet.

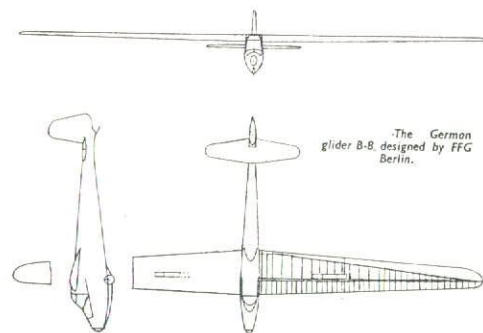


Fig 4

Det fanns ytterligare fall, t ex sådana för skevroder, luftbromsar (DFS Rhönbussard typ), stjärtplan, bogsering, etc. Det är värt att nämna, att dessa fordringar var mycket mera strikta än de tyska BVS (Bauvorschriften für Segelflugzeuge), vilka för fall A fordrade en lastfaktor av endast 4, detta nämnt som exempel. Hjulstället var inte tillåtet på grund av de små japanska fälten. Man lägger också märke till följande punkter:

1. Låg vingbelastning (14,8 till 18,5 kg/m²)
2. Förhållande $\frac{\text{Vingvikt}}{\text{Vingyta}} = 4,4$ till 7,2 kg/m².
3. Bästa glidtal omkring 1:25.

Fig. 1 ger upplysningar om de prototyper som byggdes 1938 enligt dessa fordringar. Dessa var 4 tyska, 2 italienska och en polsk (2).

Fig. 2 till 8 visar det allmänna utseendet av dessa segelplan. (Utom för S-18, för vilken ingen skiss är tillgänglig.) År 1939 nära Rom avgjorde en internationell jury om fem experter vilka av dessa sju som skulle antagas som olympiskt segelplan. De valde DFS Meise, men, vilket vi nu vet, till alls ingen verktyg varken i Japan eller i Finland eller någon annanstans i världen har segelplan någonsin tävlat i en Olympiad.

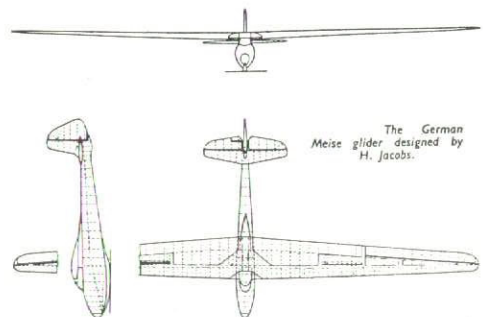


Fig 5

III. Standardklassen

Efter det andra världskriget återupptogs segelflygningen i Europa och USA. VM-tävlingar flögs under FAI:s medverkan, nya rekord sattes och nya segelflygplan utvecklades. Den nya tekniska utvecklingen höll jämna steg med den ökade konkurrensen mellan piloterna. För att ersätta ISTUS, den tysk-kontrollerade organisationen från förkrigstiden, grundades OSTIV för att uppmuntra utvecklingen och sprida vetenskaplig och teknisk kunskap om segelflygning. OSTIV är oberoende och inte kontrollerat av något land. Resultatet är naturligtvis, att OSTIV är fattigare än ISTUS var i slutet på 30-talet. Men frihet må kanske vara värd någon fattigdom.

Sedan dess har OSTIV publicerat sex volymer av artiklar och två volymer av "Världens segelflygplan".

Hur än resultatet av en tävling blir må man komma ihåg att bland nykonstruktionerna finnes många förstklassiga maskiner men att den finansiella bördan av deras utveckling ofta är mycket tung. För att möjliggöra en utveckling på en mera ekonomisk bas, har CVSM inrättat en ny klass för VM-tävlingar, Standard-klassen.

När man betraktar utvecklingen av segelflygplanen i allmänhet, så finns det, förutom klassindelningen, ett antal olika faktorer att lägga märke till.

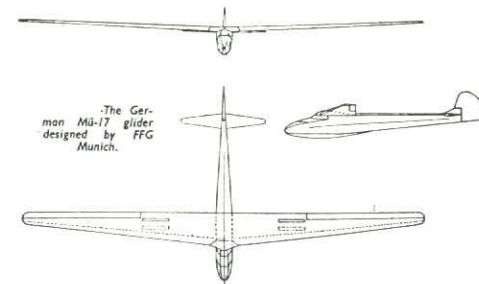


Fig 6

Speciellt vad avser aerodynamiken kan segelflygplanskonstruktören endast gå fram steg för steg och resultatet av teoretisk och tillämpad forskning kan endast användas gradvis. Den långa kampen för att reducera motståndet resulterar i användandet av vingprofiler med mycket litet motstånd — så kallade laminarprofiler. Glidtal av storleksordningen 1:40 har uppnåtts av ett antal segelplan. Konstruktörernas ansträngningar går utanför gränserna för det ekonomiskt försvarliga och det segelplan av höga prestanda som blir resultatet skiljer sig helt från vad som skulle kunna anses vara ekonomiskt möjligt. Då epitetet "Super" användes om sådana maskiner, så avser detta faktiskt endast kost-

naderna, ty ingen använder det då höga prestanda har uppnåtts med enkla medel.

CVSM, i samarbete med OSTIV, studerade det dyra flygplanets problem med omsorg och kom till följande slutsats:

I framtida VM-tävlingar kommer det att finnas två klasser:

- 1) En öppen klass för vilket segelplan som helst utan begränsningar.
- 2) En Standard-klass för segelplan som uppfyllde vissa givna krav.

Dessa senare skall utvecklas inom ramen för en av FAI given specifikation. (St Yan 1956):

- 1) Standard-Segelplanen måste ha goda prestanda, vara lätta att hantera och flyga, enkelt konstruerade, så att de kan främja och utveckla segelflygsporten.

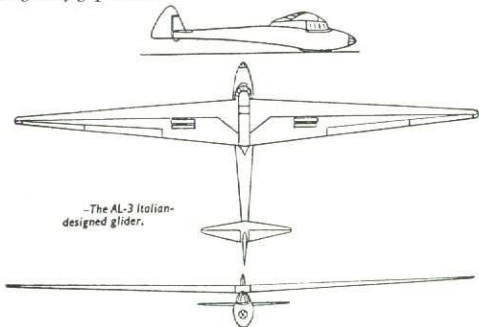


Fig 7

- 2) Spännvidden får ej överstiga 15 m. (Samma som de gamla olympiska fordringarna).
- 3) Vingen skall konstrueras så enkelt som möjligt. Flaps eller andra medel för att ändra vingens vältning är ej tillåtna. Kastbar ballast är ej tillåten. Skevroddren skall vara enkelt utförda och får ej användas att öka lyftkraften.
- 4) Ingen radio (Detta är under förnyat övervägande).
- 5) Planet måste vara lämpligt för molnflygning.

Därtill kommer följande rekommendationer:

- a) Segelflygplanen måste vara billiga, billigt material måste användas.
- b) De måste vara lätta att hantera på marken, lätta att reparera och lätta att montera och transportera.
- c) Planet skall vara utrustade med fasta hjul med hjulbroms.

Det finns ingen bestämmelse om minimum för kroppsbredd eller om pilotens ställning. Den verkliga begränsningen är sålunda bara spänn-

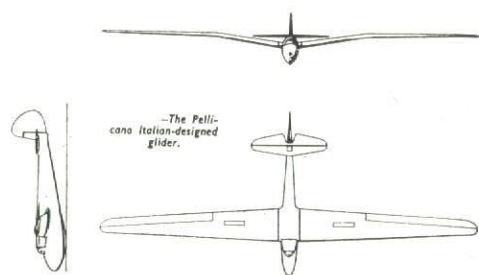


Fig 8

vidden; någon bestämmelse angående tomvikt finnes inte till skillnad mot de tidigare olympiska bestämmelserna.

Standard-klassen framträdde aktivt för första gången 1958 i Leszno, Polen. Det blev en stor framgång. I dag finns ett stort antal Standard-klass-konstruktioner, som motsvarar de idéer som avsågs och som passar för distansflygning, väg- och molnflygning och i begränsad utsträckning konstflygning och som kan användas såväl för lokala tävlingar som för VM-tävlingar och vanlig klubb-flygning.

IV. Nuvarande situation och utsikter för vidare utveckling av standard-segelflygplan

Specifikationerna för Standard-klassens segelflygplan, såsom de utformats av CVSM-FAI ställer inte upp några speciella luftvärdighetskrav vad avser hållfasthet, flygegenskaper etc och ett gällande nationellt luftvärdighetsbevis är tillräckligt för deltagande i en VM-tävling. OSTIV har studerat luftvärdighetsproblemet för denna klass och beslutat att det skulle vara bra att uppställa lämpliga fordringar. Dessa skulle vara av speciell nytta för de länder som ej har egna fordringar uppställda. I juni 1960 publicerades vid OSTIV-kongressen i Köln den första editionen av luftvärdighetsfordringar för Stan-

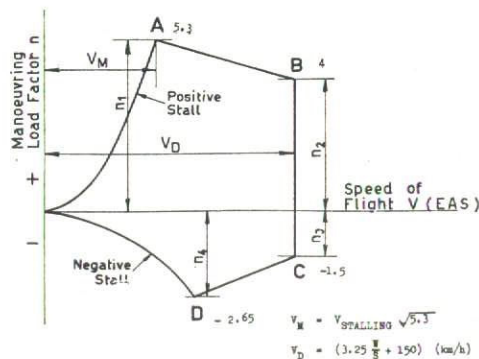


Fig 9

dard-klassens segelflygplan. Dessa fordringar omfattar hållfasthet, flygegenskaper, vinsch- och flygstart och en hel del andra detaljer. Fig. 9 visar diagram för symmetrisk belastning. (V-n diagram).

Säkerhetsfaktorerna är 1,0 och 1,5 för resp. godkänd belastning och brotthållfasthet. De nationella luftfartsmyndigheterna må emellertid avgöra, huruvida en kvalitetsfaktor skall tagas med i beräkningen för att taga hänsyn till varierande kvalitet hos materialet. En sådan faktor av 15 % för trä skulle betyda att den högsta belastningen skulle fordra en säkerhetsfaktor av omkring 1,75.

Den senare utvecklingen inom Standard-klassen visar utomordentliga framsteg. Fig. 10 visar bara några få välkända typer som är i serieproduktion och fig. 11 visar de allmänna över-

siktskisserna av: Ka 6BR, Standard Austria, Mucha Standard, Foka, Fauvette, Vasama, Schweizer 1—23H-15.

Det är av intresse att lägga märke till följande då man jämför dessa moderna 15-metersmaskiner med de olympiska maskinerna:

- 1) Allmän aerodynamisk förbättring, speciellt vad beträffar vingen, genom användande av laminarprofiler, högt sidoförhållande. Dessutom det goda glidtalet på över 30.
- 2) Ökad vingbelastning, upp till 25 kg/m².
- 3) Förbättrad uppbyggnad, speciellt vad beträffar vingen, genom användande av bättre träslag samt plastmaterial. En vinge med verkligt jämn yta väger emellertid 15—20 % mera än en med vanliga spryglar och vanlig profil och med samma hållfasthetsfaktor.

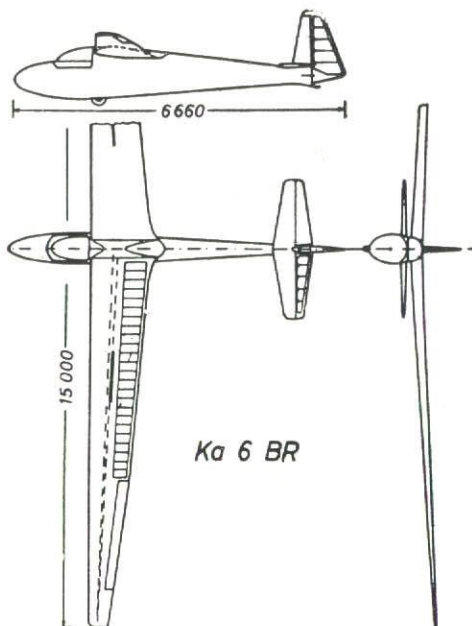
Den specifika vingvikten, som för Meise

Standard-klass-segelplan

Fig 10

Typ	KA-6	Standard Austria	Skylark 2	Olympia-eon Mark 4/15	Mucha Standard	SZD-24 Foka	Breguet 905 Fauvette	Pik-16 Vasama	CVT-2 Veltro	Schweizer 1-23 H-15
Land	Tyskland	Österrike	Storbritannien	Storbritannien	Polen	Polen	Frankrike	Finland	Italien	USA
Första flygning	1955	1960	1955	1958	1958	1960	1958	1961	1954	1960
Spännvidd m	15	15	14,63	15,0	14,98	15,0	15,0	15,0	15,0	15
Längd m	6,66	6,2	7,31	7,57	7,0	7,0	6,22	5,97	6,9	6,34
Vingyta m ²	12,4	13,5	13,4	15,0	12,75	12,16	11,25	11,7	12,5	14,9
Sidoförhållande	18,1	16,7	16,0	15,0	17,65	18,5	20	19,2	18,0	15,12
Vingvikt kg	110	122	123		112	128	78	105	111	
Kroppsvikt kg	65,5	75	76		96	89	65	50	59	
Stjärtplanetets vikt	6,5	8	10		11	8	12	11	6	
Tomvikt kg	182	205	209	226	219	225	155	166	176	215
Utrustad vikt kg	185	233	212		240		192	171	181	254
Flygvikt kg	300	323	308	340	350	312	275	230/281	266	340
Tomvikt / Flygvikt	0.60	0.634	0.646		0.625	0.73	0.563	0.59	0.66	0.632
Vingvikt / Vingyta	8.87	9.04	9.18		8.77	10.52	6.93	8.97	8.88	
Vingbelastning .. kg/m ²	24.2	24.0	23.0	22.6	27.4	25.7	24.5	24.0	21.3	22.8
Vingprofil	63-618 Jouk 12 %	65-415	63-620 4415	64-618 644 421M	Gö-549 M12	63-618 4415	63 420 63 613	FX-05-188 63-615	64-515 64-512	43 012A 23 009
Bästa glidtal	31,5	34,0	30	33	27,8	34	30	34,5	35	29,2
Pris	Ostiv Prize 1958	Ostiv Prize 1960						(Ostiv Prize 1963)*		Världshöjdsrekord flygn.
VM-vinnare	Köln 1960 (Junin 1963)*				Leszno 1958					

*) Art. skrevs 1962. - Red.



Ka 6 BR

Fig 11 a

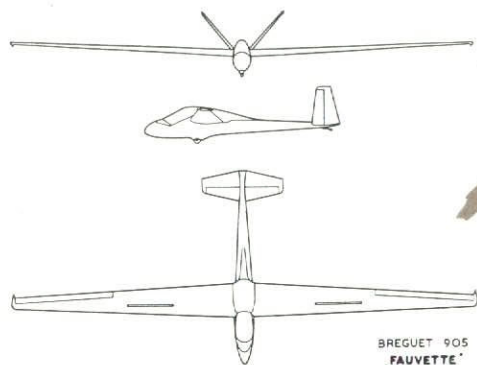
(Olympia) var 6,4 kg/m², är för Ka-6 8,9 och för Foka 10,5. Man bör särskilt lägga märke till användningen av modernt lim av hög styrka (metall till trä) och den blandade konstruktionen hos den franska Fauvette (Breguet 905), som har en tomvikt av bara 148 kg (Meise 160) och ett sidoförhållande av 20. Detta har åstadkommit trots den ovannämnda tendensen hos moderna vingar att bli tyngre.

4) Bättre flygegenskaper, speciellt under kurvning. När man valde att begränsa spännvidden för att få ned försäljningspriset, såsom det först gjordes för 25 år sedan och nu återigen, så fick man också andra fördelar. Erfarenheten har visat, att i praktiken kurvning upptager omkring halva totala flygtiden för en sträckflygning och att maskiner med mindre spännvidd är mycket mera manövrerbara än de med stor spännvidd. Vad beträffar prestanda kan t.o.m. en 12-metersmaskin tävla framgångsrikt i Standard-klassen. Eppler har visat att färdhastigheten inte varierar mycket med spännvidden.

5) Ökningen av vingbelastningen mellan Meise (17 kg/m² och det nuvarande värdet av omkring 25 kg/m²) för plan av 15 meters spännvidd är ett resultat av europeiska vädererfarenheter. Framtida segelplans effektivitet kan ytterligare förbättras genom användande av lämpliga flaps för att öka lyftkraften, vilka bl.a. reducerar den effektiva vingbelastningen samt gör svängraden mindre. Emellertid tillåter inte de nu-

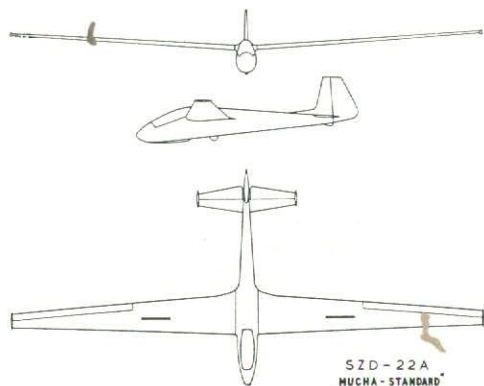
varande bestämmelserna i Standard-klassen användandet av flaps.

Ett rationellt steg framåt i utvecklandet av segelflygplan kan bara göras som resultat av samordnade ansträngningar av aerodynamiker, konstruktörer, meteorologer och piloter. Det utvecklings- och forskningsarbete som publicerats



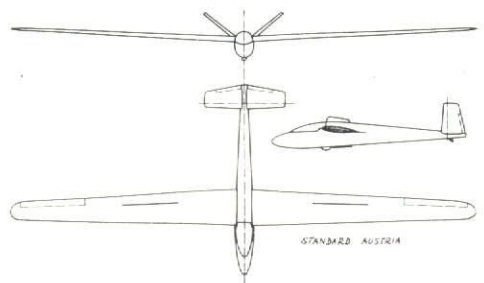
BREGUET 905
'FAUVETTE'

Fig 11 b



SZD-22A
'MUCHA - STANDARD'

Fig 11 c



STANDARD AUSTRIA

Fig 11 d

MOTOIMPORT IMPORT- OCH EXPORT

Warszawa, Przemyslowa 26, Polen - P. O. Box 990

Telegram: MOTORIM Warszawa



KOPPLA AV I LUFTEN — BÖRJA SEGELFLYGA



Polskbyggda segelflygplan för sport eller avkoppling är överträffade

- BOCIAN** — högvärdigt tvåsitsigt segelflygplan
- MUCHA** — Standard - högvärdigt ensitsigt segelflygplan för standard-klassen
- FOKA** — högvärdigt ensitsigt segelflygplan för standardklassen
- LIS** — ensitsigt tränings- och sportsegelflygplan med metallflygkropp och trävingar
- ZEFIR** — ensitsigt segelflygplan med höga prestanda för allmänna klassen

Utrustning för segelflygbogsering:

- TUR** — motoriserad startwinch
- RYS** — motoriserad återhämtare av startlina
- STRZALA** — transportvagn

Flyg- och navigeringsinstrument, flygreservdelar



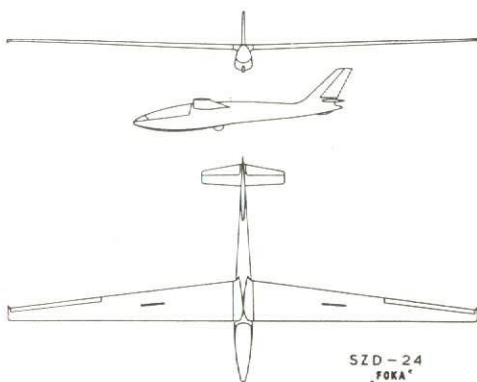


Fig 11 e

efter OSTIV:s kongressen har medfört ett avsevärt bidrag till att kartlägga vart utvecklingen går.

Detta var den tekniska historien om Standard-klassen. Men den tekniska historien är inte allt. Det finnes också kritik mot Standard-klassen och vår artikel skulle vara ofullständig utan redogörelse för denna kritik. Hur det än arbetas så finns det alltid någon som har en avvikande mening, vanligtvis av goda skäl.

Den huvudsakliga invändningen mot Standard-klassen är, att varje begränsning, varje bestämmelse begränsar eller stör utvecklingen, emedan varje bestämmelse måste innehålla något element av godtycke. Inverkan av tävlingsbestämmelser på segelbåtar har i en del fall varit katastrofala. Det har ofta sagts att regler är till för att brytas. Men det tar tid och ansträngning att upptäcka hur man kan kringgå regler utan att officiellt bryta mot dem. Därför måste de som gör upp regler vara mycket erfarna om de skall kunna förutse alla kryphål. Att försöka täppa till alla kryphål betyder att sätta upp mycket invecklade regler, som därigenom blir mycket mera begränsade än enkla regler. Men enkla regler inbjuder till att bli kringgådda. Att säga "15 meter" är precis men att säga "billig samt bekväm för piloten" är inte precis. Att fastställa ett pris är internationellt omöjligt. Att standardisera hur pilotens sittplats skall vara är att begränsa utvecklingen och likaså att ge bestämmelser om flygkroppens bredd. Men vad blir då resultatet?

Jo, resultatet blir den eleganta och effektiva Fokan. Den bryter inte mot reglerna, men uppfyller den dem verkligen? Är dess utmärkta prestanda värda en halvt liggande pilot med en flack sikt-vinkel? Är den värd den stora kostnaden av en så utsökt konstruktion och uppbyggnad? Men är Fokan verkligen dyr? Den är billigare än den amerikanska Schweizer 1-23 H-15, måhända på grund av skillnader i arbets-

lön och materialkostnader. Är Fokan en "drivhusplanta" eller en vision av framtiden?

En annan invändning mot en Standardklass har vi vidrört tidigare i denna artikel. Den är baserad på europeiska förhållanden, som ej är desamma som de kontinentala förhållandena i Amerika, Asien eller Australien. Sådana kontinentala förhållanden är karaktäriserade av hög molnbas och goda termikförhållanden eller av mycket kraftiga lågvågor. Erfarenheten visar att under sådana förhållanden lägsta sjunkhastighet inte är nödvändig utan att hastighet betyder mera. Tendensen skulle verka i riktning mot mindre spannvidd, kanske mindre än 15 meter. Men 15 meter är ett maximum och 12 meter skulle även det vara tillåtet i Standard-klassen. Därför skulle kanske under sådana förhållanden spannvidder av storleksordningen 15 meter föredragas framför den öppna klassens stora spannvidd. Kanske vi rent av kan se fram mot världsrekordhållare i 15-metersklassen. Den tveksamhet som till en början fanns i USA beträffande värdet av en Standard-klass kanske kommer att förbytas i entusiasm.

Somliga har rest invändningar mot de metoder som använts för att välja den bästa konstruktionen (som tilldelades OSTIV-priset). En

Vid CVSM:s möte i samband med VM-tävlingarna i Champhill, England 1954 föreslog KSAK:s generalsekreterare åtgärder för att förbilliga och bredda sporten och att möjliggöra deltagandet av förare som inte hade råd eller möjlighet att tävla med dyra speciellt för VM-tävlingarna byggda nykonstruktioner och superflygplan. Bland general-sekreterarens förslag må framhållas:

1. Slopande av den 2-sitsiga klassen.
2. Införande av standardflygplan, tillgängliga för vem som helst.
3. Minskning av marktransporter genom flera moment på slutet bana (t.o.r. eller triangel).

Samtliga förslagen har nu genomförts, även om motståndet till en början var starkt mot de båda förstnämnda.

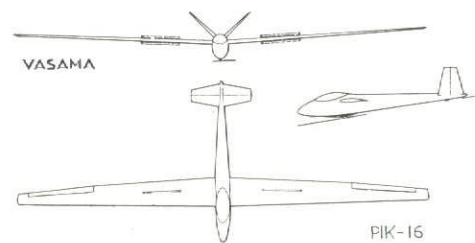


Fig 11 f

grupp experter som är ingenjörer-konstruktörerpiloter undersöker de tillgängliga flygplanen vid en VM-tävling, studerar tillgängliga data och flyger dem. Men det finnes aldrig tid tillräckligt. Hittills har två konstruktioner valts. (I år har en tredje typ, den finska Vasama tilldelats OSTIV-priset.-Red.) I Leszno 1958 gavs den tys-

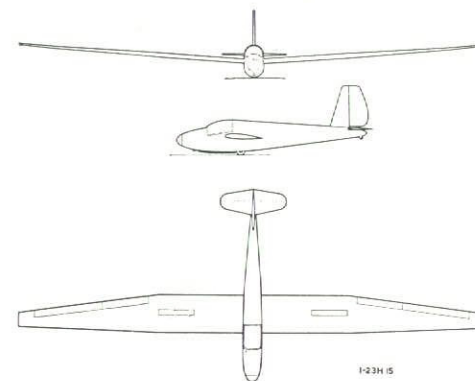


Fig 11 g

ka Ka-6 OSTIV-priset och som resultat därav har den blomstrat kommersiellt och är nu vida använd. I Köln 1960 valdes den österrikiska Austria, men detta plan har ej vunnit samma spridning, churu av icke-tekniska skäl. Först nyligen har produktionen tagits upp kommersiellt. Somliga säger att enbart flygplan i produktion bör ges OSTIV-priset. Men skall priset ges åt ett flygplan som inte längre är nytt?

Andra återigen säger att Standard-klassen skall ha en enda konstruktion eller enhetstyp. Att stanna vid detta skulle emellertid innebära stagnation i fråga om konstruktioner. Att växla enhetstyp var femte eller sjätte år skulle innebära problem. En firma kan ej gärna ha tillverkningsmonopol. Att ge ut tillverkningslicenser över hela världen och att komplettera ritningar skulle vara mycket arbetsamt och dyrt. En förf. har på annan plats (4. nedan) framlagt förslag till enhetstyp som ej skulle med-

föra stagnation och detta bör läsas i detta sammanhang. Pierre Bonneau har också gjort intressanta förslag. (5. nedan).

Om Standard-klassen blir mycket populär, kommer då den öppna klassen att försvinna? Då vi närmar oss den yttersta möjligheten att förbättra konstruktionen kommer kostnaden för förbättringar att bli allt högre och det kan mycket väl komma att bli färre tävlande i den öppna klassen. Kan det bli för få tävlande? Detta är ej troligt, men frågan står öppen.

Det finns många andra liknande frågor och vi vill gärna diskutera dem som ni eventuellt vill taga upp.

Referenser:

1. Dr. M. Schrenk: "Span as a Criterion for Sinking Speed: A Suggestion for Classifying Sailplanes." Publicerad i "Vorträge der 1. Internationalen Wissenschaftlichen Segelflugtagung in Darmstadt, 1930".
2. B. S. Shenstone: "What Might Have Been" Publicerad i "Aeronautics", Mars 1944.
3. Dr. R. Eppler: "The Construction of Sailplanes" Publicerad i OSTIV Publication IV (St. Yan, 1956).
4. Boris Cijan: "Outlook for Standard Class Sailplanes" Publicerad i Swiss Aero Revue, December 1960 och Sailplane & Gliding, Februari 1961.
5. Pierre Bonneau: "La Classe Standard" Publicerad "AVIASPORT", Juli 1960.

Segelflygchefsmötets program

Årets segelflygchefsmöte äger som tidigare meddelats rum den 30 november—1 december. Lokal: Hotel Malmen, Medborgarplatsen.

Deltagarna samlas på lördagen kl 10.00 och programmet inleds med en information från tekniska tjänsten. Axnerska kommittén redogör för utredningen angående radio i segelflygplan och Bengt Karlsson—Kjell Eklund informerar om Medborgarskolan och planerna för studieverksamheten.

Efter gemensam lunch följer genomgång av årets haverier och därefter behandlas avancerad segelflygning samt utbildnings- och materiel-frågor.

Kl 17.00 hålls FÖS årsmöte och efter den gemensamma middagen följer kl 21.30 prisutdelning i Rikssegelflygtävlingen.

Söndagen ägnas åt frågor rörande Rikssegelflygtävlingen samt för diskussion. Kl 16.00 avslutas mötet.

Årsmötet

Lördagen den 2 november höll SFF sitt årsmöte i KSAK:s lokaler på Skeppsbron 40 i Stockholm. Ett glädjande stort antal medlemmar hade mött upp och föreningens ordförande Curt Gille kunde i sitt öppningsanförande konstatera att SFF under det gångna året kunnat hälsa många flyghistoriskt intresserade som nya medlemmar. Medlemsantalet är nu uppe i 67. Bland de mera prominenta mötesdeltagarna märktes överstelöjtnant Nils Kindberg och överste Bill Bergman.

Huvudpunkten under förhandlingarna var behandlingen av styrelsens förslag till nya stadgar. Detta antogs efter några smärre justeringar. Till ny styrelse för 1964 valdes Curt Gille, ordförande, Ola Lavesson, vice ordf., Sven Carlstedt, sekreterare, Håkan Lundborg, kassör, samt suppleanter Knut Brinck och Robert Palm.

Svenskt flygmuseum

Den svenska flygmuseifrågans läge belystes vid ett estradsamtal samma kväll i SFF:s regi. Till debatten, som avhölls i Flygledningens filmsal på Banérgatan, hade inbjudits representanter för olika ståndpunkter i frågan om var det eventuellt flygmuseum bör ligga och hur det bör utformas. För att i någon mån ge en bakgrund till den följande debatten inleddes kvällen med färgfilmen om militärflygets 50-årsjubileum på Malmen förra året.

Luftfartsstyrelsens representant, ing. C. G. Enger, redogjorde så för de planer man har att på Arlanda inreda ett flygmuseum med tonvikt på det civila flygets historia. Den äldsta maskinen man har f n är resultatet av ett svenskt-tyskt samarbete från början av 20-talet. Omkring 1 miljon besökare om året räknar man med att Arlanda så småningom skall få.

För alternativet Linköping som plats för flygmuseet talade ing. Turé Jangvik från Linköpings Flygmuseikommitté och kunde även visa skisser på ett projekterat 2-miljonerkroners-museum som stadsfullmäktige godkänt i princip. Kärnan i ett Linköpingsmuseum skulle givetvis vara Flygvapnets ovärderliga samlingar av flygplan och flygmateriel på Malmslätt.

Forskningschef Frid Wännström från SAAB gav intressanta siffror beträffande den mängd av ritningar, beräkningar och provresultat som utvecklingen av ett modernt flygplan ger upphov till och fäste uppmärksamheten på problemet med urvalet ur dessa hyllmetrar till exempelvis ett museiarkiv.

Chefen för Tekniska Muséet, civ.ing. Sigvard Strandh, synade kvällens debattämne ur musiemannens synvinkel och lämnade bla intressväckande uppgifter om hur man sökt lösa motsvarande frågor i Holland och USA. Ing. Strandh underströk speciellt att man skulle göra framtida forskning en björntjänst om man splittar upp landets bestånd av äldre flygmateriel på flera platser.

I diskussionen deltog även representanter för Flygvapnet och KSAK (flygdir. Sten Colliander resp. överstelöjtnant Nils Lundgren) och som ordförande fungerade stabsredaktör Curt Gille.

Den senare hade även i egenskap av ordförande i SFF glädjen att under kvällen överlämna ett vackert diplom till föreningens förste hedersledamot, överstelöjtnant Nils Kindberg.

Synpunkter på flygmuseifrågan

Inför flygmuseidiskussionen har KSAK:s generalsekreterare generalmajor Nils Söderberg gjort följande uttalande:

Man torde få räkna med att museiföremålen blir av två definitivt skilda slag, nämligen dels exponenter för svensk flygteknik, dels objekt med särskilt attraktionsvärde, vilka ej behöver vara av svenskt ursprung.

Betr särskilt den första gruppen bör det vara angeläget att genom dokumentation i olika former få fram vederbörande objektets rötter i svensk forskning och svensk industri.

Exempel: Flygplan typ J 22. En unik produkt såtillvida att alla detaljer lagts ut på beställning hos olika svenska industriföretag, som i samband därmed fått lösa en hel del nya tekniska problem, vilka bör exemplifieras (svets-tekniken för vingbalken, de bärande täckpanelerna av trä).

Motor typ STVC 3, en kopia av Pratt and Whitney Twin Wasp, som ställde stora problem på den svenska industrin och krävde avsevärt forsknings- och experimentarbete.

Flygplan typ J 21—J 21 R. Veterligt det första flygplan som utrustats med katapultstol. Det första jaktflygplan i tjänst med skjutande propeller (i nyare tid). Det första (enda?) flygplan där kolvmotor utbytts mot jet.

I dessa fall har svensk forskning och svensk industri engagerats både på djupet och på bredden. Det synes självklart att dylika objekt måste placeras i anslutning till det Tekniska Museet.

Betr den andra gruppen av museiobjekt, sådana som på grund av att de varit med om en särskild prestation eller haft betydelse i flyg-

Filmer och bildband som hjälpmedel i flygutbildningen

Armé-, Marin- och Flygfilm, AMF

Riddargatan 23 B, Stockholm Ö, tel 08/67 09 40. Filmkatalog erhålles gratis vid rekvisition. I katalogen finnes bla regler för utlåning och visning samt uppgift på kostnader.

Filmer:

Luftmassor och fronter — Dimma — Isbildning på flygplan — Kallfronten — Varmfronten — Ocklusionsfronten — Väderleksskatten —

historiskt avseende, kan den placeras på ett flygmuseum som ej behöver vara anknutet till det Tekniska Museet.

Det finns således i princip två olika slag av objekt, ett slag framförallt av svenskt ursprung som otvivelaktigt måste anknytas till det Tekniska Museet. Vidare finns det ett annat slag av objekt som ej behöver anknytas till detta. Detta förhållande kan emellertid ej anses vara tillräcklig anledning för anordnande av två flygmuseer.

Jag kommer således till den slutsatsen att ett flygmuseum ovillkorligen bör vara anordnat som en påbyggnad av det nuvarande Tekniska Museet.

Någon anledning att anordna ett särskilt civilt resp militärt flygmuseum finns inte enligt mitt förmenande. Den militära och den civila flygtekniken står på samma grund, har samma forskningsunderlag och är baserad på samma slag av industriellt utvecklingsarbete. I de flesta fall är den civila flygtekniken en biprodukt av den militära. Det kan emellertid finnas anledning att inrätta särskilda avdelningar för utrustning i militär- resp civilflygplan, tex för den militära flygburna vapenutrustningens utveckling.

Frågan ang platsen för ett flygmuseum är löst i och med vad ovan sagts. Många skäl talar för en dylik central lösning med placering i huvudstaden. En lokal placering skulle innebära en anknytning till en viss plats eller visst företag. Det torde vara lämpligt att museet står helt neutralt från speciella intresseinslag. Vissa skäl talar naturligtvis för Malmslätt såsom flygets vagga. Men det är många som inte ansluter sig till den idén och har vissa lika berättigade synpunkter på andra platser. Dessutom är platsens geografiska läge olämpligt.

N Söderberg

Thunderstorms (del I och II) — Nödlandning — Instrumentflygning (del I—II).

Bildband:

Flygmotorlära (del I—IV).

AB Svenska Shell, Filmarkivet

Birger Jarlsgatan 64, Stockholm, tel 08/22 83 40. Filmkatalog med bla regler för utlåning och visning erhålles gratis vid rekvisition. Filmer utlånas kostnadsfritt.

Filmer

Aerodynamikens grunder, omfattande Del 1: Lyftkrafter — Del 2: Luftmotstånd — Del 3: Dragkraften — Del 4: Krafter i jämvikt — Del 5: Stabilitet — Del 6: Roderorgan.

Flygbokhyllan

Märklig finsk flygbok

Intresset för flyghistorik har glädjande nog på sistone ökat i vårt land, bla på grund av KSAK-anslutna Svensk Flyghistorisk Förenings tillkomst och verksamhet. Fråga är dock om inte Sveriges tidigare östra rikshalva, vårt broderland *Finland*, i dessa avseenden ligger en bit före. Där har man nyligen fått tillgång till boken "*Varbaismailumme 1753—1919*", dvs "Finska flygets förhistoria" under de nämnda åren. Författare och sammanställare av det rikt illustrerade verket, utgivet på det kända Otava-förlaget i Helsingfors, är den även här välkände översten K. W. *Janarmo*, först flygutbildad i Sverige 1918, numera pensionerad och i finska flygvapnets reserv.

Den finskspråkiga texten gör kanske innehållet en smula svårförståeligt på den här sidan Bottenhavet. De 117 bilderna talar dock i flertalet fall klart och tydligt om vad det rör sig om, varför även rikssvenska flygintresserade och andra Finlandsvänner kan ha behållning av boken. Här i Sverige kan man ju med all rätt räkna flygets första historiskt dokumenterade uppkomst till 1716, det år, då vår framsynte och mångkunnige tekniske pionjär, teologen *Emanuel Swedenborg* gav offentlighet åt sitt märkliga projekt till ett flygplan, eller, som han kallade det, en "machine à flyga i wädret". Förf till "*Ilmailumme*" låter oss göra bekantskap med en annan teolog, biskopen i Åbo, fysikprofessorn

Jakob Gadolin, som 1753 gav offentlighet åt för den tidens Finland högst märkliga förutsägelser om flygning. Detta om anledningen till årtalet 1753 i bokens titel.

Arbetet spänner sedan över ett stort register där bl a S. A. Andréas stormiga ballongfärd till Finland i oktober 1893 och andra ballongfärder, tidiga finska försök med flygplanbygge och flygning, rysstidens episoder och stryppningsförsök, Frihetskriget 1918 och dess svenska flyginsatser samt de avslutande finsk-brittiska flygoperationerna 1919 från Björkö i Finska vikens östligaste del mot ryska flottan och dess örlogsbas Kronstadt belyses i ord och som sagt, goda och talrika bilder.

Finsk press har i flera recensioner berömt boken. KSAK:s broderförening österut, *Finlands flygförbund*, har genom sin tidning "Ilmailu" i dess nr 6/1963 ägnat boken ett ingående referat, med särskild adress till flygsinnad ungdom. Det är flygaren, kapten Gunnar Ståhle, senare direktör för Finska Aero (Finlands motsvarighet till vårt ABA), numera direktör för *Arabia* (porslin och keramik m m), som där fört pennan.

Man instämmer gärna i hans och andra recensenters slutsatser, att "Varhaisilmailumme" är en saklig och lättläst, utförlig och objektiv skildring av det finska flygets uppkomst och två första århundraden. Finsk ungdom kan, säger Ståhle, med stolthet se tillbaka på vad dess förfäder och fäder, de finska flygpionjärerna, gjort för det finska flygets senare, lyckosamma utveckling. Man instämmer också gärna med Ståhle, när denne framhåller, att en svenskspråkig upplaga av arbetet vore högst välkommen. Boken kan rekommenderas, också till svenska flygintresserade.

Nils Kindberg

Flygisk läsning

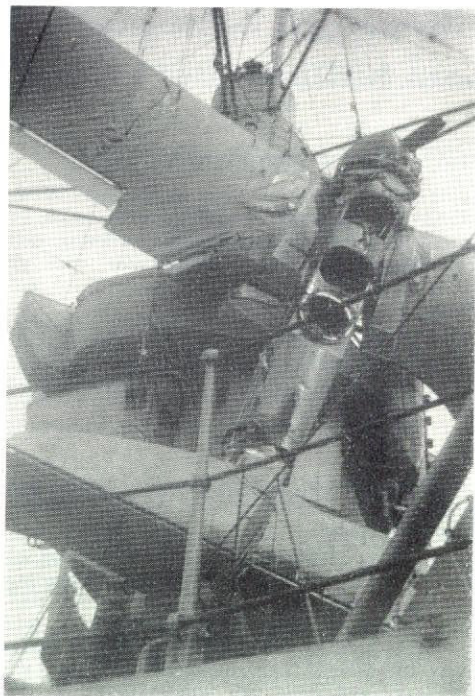
Hösten är här med korta dagar, dåligt väder och få tillfällen till flygning. Lästimmarnas antal kanske blir desto större för den, som är så lagd och här ges några tips om flygisk läsning. Då tillgången på svensk dylik är något mager, måste kunskaperna i utrikiska dammas av.

"Mit 20 PS und Leuchtpistole". Friedrich Karl Freiherr von Koenig-Warthaussen, K. Thieme-manns Verlag, Stuttgart. (1932) Nytryckt 1951. Ill.

En festlig skildring från en tid då luftens frihet var en realitet och tex den enda formalitet som krävdes av en privatpilot vid inflygning i Sovjet vara två varv på låg höjd över angiven inpasseringspunkt.

"The dangerous skies". A. E. Clouston, Cassel and Co, Ltd, London (1954). Ill.

Om 30-talets flygtävlingar från London till



Hansan igen

I KSAK-Nytt nummer 4 1963 finns en bild av en S5 Hansa hängande i riggen på pansarbåten H.M.S. Gustaf V. Då jag för ett tag sedan hittade ett amatörfoto i en låda i mitt hem med samma motiv, fast sett ur en annan synvinkel, tycker jag det kunde vara roligt att säga in det till Er. På samma gång vill jag tacka för en utmärkt flygtidning.

Anders Bjellby, Wargentinsgatan 5, upp. 1, 1 tr., Stockholm K

Tack för bilden och tack för de vänliga raderna om KSAK-Nytt!

Red.

imperiets hörn, om "Flygande loppa" (tillverkades bl a av en tryckerifirma(!) i London), hur det känns att avsiktligt flyga mot en spärrballongvajer, berättar bl a förre chefen för Empire Test Pilots' School, som året före krigsutbrottet blev erbjuden 20 milj kronor för att bomba Hitler under en parad.

"Lonely warrior". Jean Offenberg, Corgi Books. (1957)

En belgisk jaktpilots dagbok. Från idylliska gräsfält i hemlandet till det definitiva slutet mot en snöig bergssida i England kämpade han sin kamp, ensam bland många, stödd av sin religion i en alltid lika orimlig förening av gudstro och dödande.

"Raketenjäger Me 163". Mano Ziegler, Motor Presse Verlag, Suttgart (1961). Ill.

Detta är berättelsen om det första bemannade raketplanet, en kanonförsedd segelflygets hotrod. En tekniskt ofullgånget skapelse och ett taktiskt misslyckande, genom vad vi nu skulle kalla brist på systemtänkande, men en första klassens pionjärinsats. I något yviga vändningar men ytterst medryckande skildrar författaren sitt deltagande i utprovning och stridsinsats med "Kraftägget".

"Rammjäger". Walther Dahl, Orion Verlag, Heusenstamm (1961). Ill.

Skreven av chefen för ett specialförband i Luftwaffe 1943-45, då bladet vänt sig och lejonen börjat äta domptören. Om man bortser från

den kränkta oskuldens attityd, vanlig i dessa sammanhang, ger boken en intressant insyn i utrustning, taktik och mentalitet hos ett dåtida tyskt jaktförband. Goda, delvis briljanta, illustrationer gör det höga priset (ung 30 kr) nästan acceptabelt.

För den som inte orkar igenom hela böcker men ändå är intresserad av Luftwaffes förehavanden under andra världskriget, kan nämnas att i tidskriften "Kristall" (utkommer varannan vecka) löper en serie kallad "Angriffshöhe 4000", väl illustrerad, som just nu behandlar Slaget om Storbritannien.

L. D. S.

Aeromodeller Annual 1963-64, utgiven av Model Aeronautical Press, Ltd., har utkommit. Innehållet utgöres som vanligt av ritningar och konstruktionsbeskrivningar på framgångsrika modellflygplan från ett par dussin facktidsskrifter från Europa och USA, motoranalyser och tekniska uppsatser i modellflygaktuella konstruktionsfrågor. Bl a presenteras polystyrenplasten som byggmaterial.

Vi är distributörer för eller representera nedanstående välkända fabriker:



Flygplansdäck och slangar



Flygtändstift och verktyg



Flygmotorer och reservdelar



Flygbatteri



Metallpropellrar

WEEMS

Navigationshjälpmedel såsom nav.skiva, transportör, knäblock m. m.



Spännlack och färger, cellulosa och synt.lack

DUELLS AERO

Friggagatan 10, Göteborg C, tel. 031/192105



*Succéboken
som verkligen handlar om
praktisk flygning*

Du kan lära Dig flyga

skriven 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 postförskott tillkommer portokostnader.

Postgiro 25 27 06, Box 8, Strängnäs.

— Klipp här och sänd in kupongen —

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

Likvid erlägges per

Namn

Adress

Postadress

STRÄNGNÄS TRYCKERI AB
Box 8 - Strängnäs - Tfn 0152/101 33

Min syn på saken

Under denna rubrik tar KSAK-NYTT i mån av utrymme emot debattinlägg i aktuella flygfrågor. — Korta, koncisa insändare har största chansen att bli publicerade.

Min syn på saken I

Strö litet rosor ...

För några veckor sedan råkade jag efter landning i Linköping passera ett lerhål varvid vänster landställslucka slets av. Då jag inte ville missa ett möte i Haag av svenska affärsmän försökte jag omedelbart få skadan reparerad av klubbens mekaniker, vilket dock misslyckades p g a att någon del saknades.

Jag ringde då till Piper-högkvarteret i Nyköping och förklarade situationen. 45 minuter senare kom två mekaniker pr flyg därifrån och klarade av det hela på någon timme, inklusive provkörning av stället samt noggrann undersökning av ev. andra skador. Härigenom kunde jag dels ostört genomföra mitt ärende på SAAB och dels fortsätta resan utan försening.

Det är mycket glädjande att behovet av snabb och effektiv service och tillräckliga resurser numera har insetts av åtminstone de större märkenas representanter. Ofta betyder det mindre

Övningar länsvis ekonomiskt säkrade för Frivilliga Flygkåren

Kungl. Maj:t har medgivit att civilförsvarsstyrelsen av det belopp, som för budgetåret 1963/64 under anslaget till Vissa kostnader för civilförsvarsutbildning m m upptagits till särskilda övningskostnader, må taga in anspråk högst 40.000 kronor till försöksvis anordnade övningar med grupper ur frivilliga flygkåren.

att servicen blir dyr, något som ännu är svårt att undvika med vår lilla flygplanpark av många typer. Det blir ännu dyrare att tvingas låta maskinerna stå i månader av brist på delar.

I de fall där servicen ännu är dålig finns det ett bra botemedel: Ge på detta sätt upplysning om Dina svårigheter så att försäljningen effektivt bromsas.

Carl O. Olsson

Min syn på saken II

Som ett apropå.

Med anledning av en artikel införd i Teknisk Tidskrift, 30 aug. 1963, skriven av övering. Åke Granhall, vill jag framföra några synpunkter.

Artikeln rubriceras "Firmaflygs lönsamhet". Den ger kostnadsjämförelser för resor med bil, tåg, trafikflyg och firmaflyg. Med de förutsättningar och generaliseringar som författaren uppställer pekar slutresultatet på en vinst för firmaflyget, och detta var ju vad författaren ville visa.

En normalkostnads kalkyl för Beechcraft Baron presenteras. Timpriset uppges till 368 kr, vilket knappast torde avskräcka med tanke på den flexibilitet som firmaresor med flygplan erbjuder. Bevisligen kan resor med firma- eller affärsflygplan, vilket man vill kalla det, genomföras även när trafikflyget p g a landningsförbud på storflygplatserna måste inställa.

Den primära bromsen för affärsflygets utveckling är den bristande insikt som förmärks hos företagsledare i frågor som angår flygsäkerheten — tekniskt och operationellt — för den kategori flygplan varom här är fråga. En djupt rotad uppfattning tycks vara att flygsäkerheten i alla sammanhang varierar proportionellt med flygplanets storlek. Ett tjugoo år gammalt trafikflygplan betraktas som varande säkrare än ett fabriksnytt affärsflygplan konstruerat efter långt senare rön. Firmapiloten, tror man, respekterar döden mindre än andra människor, vilket kan ta sig i uttryck så att han flyger omkring med för litet bensin eller tar andra vådliga risker bara på lattu. Här krävs saklig information i massor för att bryta ner det passiva motstånd som byggs upp av gamla fördomar. Siffrorna har underordnad betydelse. Den sekundära bromsen för en snabbutveckling är de begränsade möjligheter föräldrade bestämmelser skapar. Bestämmelser som skrivits för trafikflyget och som måste modifieras i takt med affärsflygets utveckling. Affärsflygplanet måste bl.a. tillförsäkras rätt att angöra en flygplats på annan tid än vad som gäller för reguljärt trafikflyg. Flygplatsavgifterna drabbar affärsflyget på ett oskäligt sätt och står inte i proportion till vad som från myndigheternas sida görs

för affärs- och övrigt småflyg i jämförelse med trafikflyget. (Tror någon att Borlänge flygklubb hade haft en så imponerande anläggning till flygfält alldeles för sig själv om inte trafikflyget funnits?)

Det ser ut som om affärsflygets tillskyndare måste kämpa på två fronter, men icke förty skall de segra, ty den utveckling som börjat står inte att hejda. Det är bara en tidsfråga när även kommunikationsdepartementet skall inse att färdas på räls är järnålders, därmed borttagande sina skyddande yllevantar från SJ — dessa yllevantar som kostat flyget stora pengar.

Efter denna utvikning återgår jag till slutkapitlet i hr Granhalls artikel ur vilka följande uppgifter hämtats: "På valet av firmaflygplan inverkar flygplanets tekniska egenskaper väsentligt. Ett flygplan i samma storleksklass som det varpå kalkylen grundats men med 40—45 km/h lägre verklig marschfart vid samma effektuttag som kalkylplanets ger andra värden. Man finner bl a att det långsammare flygplanet får svårare att konkurrera med bil och tåg vid kortare resor ned mot 150 km längd och med trafikflyg på sträckor över 1.000 km. Dessutom är det långsammare flygplanet mer vindberoende (mer tid förloras alltid vid motvind än vad som vinnes vid lika stark medvind)." Artikeln avslutas med en upplysning om att det svenska företaget som använder av hr Granhall omnämnd typ, brukat flygplanet huvudsakligen för kortare resor än 45 min. flygtid.

Anmärkningsvärt är att hr Granhall i sitt resonemang om tekniska egenskaper endast framhåller flygplanets fart och bortser lättsinnigt från allt annat som har betydelse vid val av flygplantyp. Till yttermera visso som den nämnda fartskillnaden under 45 min. flygtid för det snabbare flygplanet visar sig som en tidsvinst på c:a 5 minuter.

I artikeln talas om flygplan i samma storleksklass. Om med detta menas flygplan med ungefärligen samma prisläge, motoreffekt och antal sittplatser, finner man, att en typ från vardera de tre stora amerikanska tillverkarna nämligen Beechcraft (390 flygplan sålda första halvåret 1962), Cessna (1.605), Piper (1.232) är jämförbara. Typbeteckningarna på dessa är i ordning Baron A55 (försäljningssiffra i Sverige 1) Cessna 310 H (0) Aztec B (6). I broschyrer uppgivna marschfarter är respektive 362 km/t, 359 km/t och 330 km/t. Om man enligt hr Granhall bör välja det snabbaste flygplanet därför att detta är mest ekonomiskt, varför inte välja ett ännu snabbare än Baron A55? Varför har det långsammaste sålts mest i Sverige? Frågorna kanske hr Granhall kan besvara själv med en smula eftertanke?

I praktiken har dessa jämförelsevis små fartskillnader mycket underordnad betydelse. Författarens argumentering förefaller barock, enär den ringa tidsvinsten i olika sammanhang äts

upp i väntan på start- och landningstillstånd, bränslepåfyllning, förfullning, passkontroll o s v.

I själva verket är det nog så att andra mycket betydelsefulla faktorer bör vara avgörande vid valet av affärsflygplan. Generellt gäller emellertid att de flygplan som tillverkas av kända företag och som kan hänföras till samma storleksklass är mycket lika varandra i utförande och kvalitet såsom ock ur flygsäkerhetsynpunkt. Inköpspriset spelar en viss roll. Det kan inte vara nödvändigt med antaganden, när det visar sig att prisskillnaden mellan de två sistnämnda typerna likvärdigt utrustade uppgår till c:a 53.000 kr. Skillnaden avspeglar sig i driftskostnaderna. Försäkringspremierna blir lägre för det billigare flygplanet. När dessutom det billigare flygplanets motorer kan köras 1.200 timmar före motoröversyn jämfört med 1.000 timmar för det dyrare måste hänsyn även tas till detta. Tillkommer att försäljningsorganisationen för exempelvis Piper Aztec omfattar flygverkstad och ett omfattande reservdelslager inom landet. Det sistnämnda en mycket viktig detalj som hos människor med tekniskt kunnande värderas mycket högt.

Jag har tidigare nämnt att här namngivna flygplantyper är mycket lika. En viss principiell skillnad förekommer dock, och den är värd att framhålla eftersom den är avgörande för fartskillnaderna. En gruppering av typerna låter sig lätt göra, främst med hänsyn till vingens utformning. I den ena gruppen placeras Baron och Cessna, varvid Baron får vara representativ för denna grupp, medan Aztec representerar en annan.

Baron har försetts med en relativt tunn trapezformad ving med lågt profil- och inducerat motstånd. Den bidrar till högfart men lämnar inte samma goda lyftkraft vid låga farter som den tämligen tjocka, raka vingen som är karaktäristisk för Aztec. Som följd härav bör man rekommendera en ving utformad som på Baron om flygplanet företrädesvis skall användas för långfärder mellan goda flygplatser. Ett flygplan med tjock vingprofil s.k. high lift hävdar sig emellertid bättre på små flygstråk med mindre tillfredsställande hinderfrihet och ojämn eller lös fältyta. Enär antalet flygplatser i landet inte ännu är vad det borde vara, är det en fördel att kunna använda så många som möjligt, av de flygstråk som finns. Följande praktiska exempel kan vara belysande för skillnadens innebörd: Ett flygplan med s.k. fartvinge i den storleksklass som här omtalas ansatte en sommardag efter viss tvekan landning på ett mindre flygstråk. Föraren vägrade emellertid att starta med passagerare ombord. Han flög ensam till en större flygplats c:a 80 km avlägsen. Efter en dryg timmes försening kunde flygresan fortsättas. På denna mindre flygplats startar och landar flygplan av typ Aztec, fullastat under vinterförhållanden med nedsatt

bromsverkan. Det något snabbare flygplanet måste göra många resor under idealförhållanden innan sådan tidsförlust reduceras.

En annan orsak till fartskillnaderna spåras däri att Baron har mindre frontyta än Aztec. Detta har möjliggjorts dels genom att kabinutrymmet är 7,5—10 cm smalare, mätt i skulderhöjd, än vad som gäller för Aztec, dels beroende på att motorerna försetts med ett insprutningssystem som medger utpräglad strömlinjeformade motorgondoler. Hos en insprutningsmotor minskar för övrigt risken av isbildning i insugningssystemet. Drivkraften för Aztec uttas ur motorer med tillsammans 20 hkr lägre effekt men med totalt 140 kubiktum större cylindervolym, bidragande till större slitsstyrka, vilket såsom tidigare nämnts avspeglas i gångtidintervall mellan grundöversyner.

För att betryggande säkerhet skall erhållas vid motorbortfall i starten skall Baron accelereras upp till en fart som är 22 km/t högre än vad som gäller för Aztec, innan lättning sker. Detta beroende på Baron's mindre stjärtsidplan.

Ett hänsynstagande till den av herr Granhall nämnda normalbeläggningen om 2,5 passagerare per tur, kan bidra till att ett mindre och billigare flygplan trots lägre fart synes för somliga företag väl motiverat.

Till grund för valet av flygplan bör självklart ligga en omfattande jämförelse av i marknaden förekommande typer vad avser prestanda, lastförmåga, reservdelstillgång inom landet, lämplighet för avsett huvudsakligt användningsområde, inköpskostnader, driftskostnader, komfort och slag av nödvändig utrustning i av tillverkaren fastställda utrustningsalternativ.

Skulle hr Granhall verkligen ha avvikande uppfattning om vilka faktorer som bör vara vägledande vid val av flygplantyp än vad som här framförts, föreslår jag en öppen diskussion i KSAK-NYTT — ett lämpligt forum för sådana frågor.

Kjell W Ahlberg

Min syn på saken III

Ordföranden i SPAF civilingenjören Carl O Olsson har bett oss publicera hans anförande vid föreningens nyligen avhållna årsmöte:

Ju mer man blir bekant med de problem, som konfronterar privat- och affärsflyget, desto mera häpen blir man över hur allvarligt läget verkligen är och hur mycket vi ännu befinner oss på defensiven. Inte så att de *nödvändiga* problemen är särskilt stora, även om mycket återstår att göra inom utbildning, speciellt instrumentkännedom, flygfält, ekonomi, materiel etc, så är dock läget inom dessa områden inte sådant, att det direkt hotar allmänflygets exi-

stens, utan i själva verket sker en stadig förbättring hela tiden.

Den allvarligaste frågan här torde vara reglering och krav, som medför, att allmänflyget i onödan görs för dyrt och besvärligt. Det får icke bli så att utbildnings- och utrustningskrav ställs för högt. Framför allt får man icke gå efter trafikflygtänkande, när det gäller privat- och affärsflyg. Det måste löna sig med mera utbildning och utrustning, det får inte bli en kvarnsten om halsen. Trafikflyget hålls flytande genom allmänna medel, privatflygaren endast av sin egen ekonomi. Rätten till effektiv och billig utbildning måste erkännas här liksom inom andra områden, där utbildning är viktig, ja livsviktig. Kraven på utrustning får inte höjas i sådan takt att t ex en stor del radioutrustning måste skrotas och nyinköp blir för dyrt. Det är lätt att utrusta flygplan med elektroteknik för en kvarts miljon, när man inte behöver betala själv och det är lätt att springa på läkarundersökning eller certifikatkontroller flera gånger om året, när man kan göra det på arbetstid och någon annan betalar.

Vida allvarligare är vad jag skulle vilja kalla samexistensproblemen med andra trafikant. Dessa skulle egentligen inte behöva vara några problem, eftersom lufthavet med sin väldighet, sina 3 dimensioner och den korta varaktigheten av varje operation är det glesaste av alla media för samfärdsel, åtminstone så länge som den interplanetära trafiken låter vänta på sig.

Det är inte heller vi, som stört grannsämjan. I stället har vi principiellt erkänt värdet av positiv kontroll inom vissa begränsade områden, där trafiken är tät och där möjligheten till fullgod uppsikt är begränsad på grund av stor arbetsbelastning i cockpiten, men vi har samtidigt protesterat mot att dessa områden i regel är för stora och dels är förbehållna IFR-trafiken och vi menar, att VFR-trafik, som kan separeras, bör få utnyttja detta luftrum.

Vi har också föreslagit och understött förslag till förbättrad utbildning och vi rekommenderar ständigt god utrustning, så att allmänflyget dels skall kunna öka sin egen säkerhet och dels medföra minsta möjliga störningar för annan trafik. Helst utan störningar går det aldrig, det är priset vi får betala för varandras sällskap här på jorden.

Vi kan inte gå längre än så och vi tycker nog, att vi gått ganska långt, men vad gör då våra opponenter? Jo, en representant för Svensk Pilotförening framhåller vid ett möte på Luftfartsstyrelsen, att deras mål är positiv kontroll av allt luftrum. Tecken tyder på att detta även är eller avses bli den internationella pilotföreningens mål. Kan man tänka sig en mera hänsynslös, ultraegoistisk och samtidigt meningslös politik! Det är ju självklart att ett utsträckt område av positiv kontroll till allt luftrum betyder döden för allmänflyget, sådan vi nu känner det.

Kvar blir endast en handfull jets, som passerar högt över det nästan fullständigt öde lägre luftrummet, där på sin höjd ett begränsat antal yngre allmänflygplan med professionell besättning opererar.

Hur är det möjligt att en organisation av högt bildade människor, uppvuxna i ett demokratiskt samhälle, har kunnat ställa sig bakom ett så renodlat totalitärt system? Och hur kan man förena bilden av tillskyndarna av detta system med bilden av de av oss högaktade, hjälpsamma och sympatiska yrkesflygarna, som ju ändå måste känna för frihet, såsom endast en flygare kan känna. Vi vägrar tro, att ens en mätbar minoritet medlemmar sluter upp bakom föreningen i denna fråga.

Kravet på positiv kontroll är alldeles meningslöst. Det eliminerar inte kollisionerna, f.n. ca 1/2 % av alla olyckor. Tyvärr har ett stort antal kollisioner inträffat just under positiv kontroll, åtminstone i ett fall har kontrollen varit den direkta orsaken till katastrofen (ALITALIAs DC 8, som leddes direkt i marken).

Det enda reella motivet torde vara en dunkel aning att här gäller det att bli herre på täppan innan för många andra kommer hit.

Det göres ibland gällande, att vårt system med positiv kontroll skulle vara mera modernt än andra system, t ex det betydligt liberalare amerikanska. I själva verket är det tvärtom så, att ett fastlåsende av trafiksystemet vid positiv kontroll betyder en strypning till en nivå långt under den som i framtiden måste kunna sväljas. Lösningen ligger i stället i masskontroll av trafiken med individuell detaljbevakning av kollisionsfaran. Detta kanske inte alltid kan ske visuellt utan åtminstone i en mera avlägsen framtid måste det troligen ske på elektronisk väg.

Mina vänner, hotet om total positiv kontroll kommer att bli vårt största problem under detta och antagligen flera kommande verksamhetsår. Förlorar vi den kampen så har vi som flygare inte så många glädjeämnen kvar. Som medborgare kan vi emellertid vara glada över att bara vara utsatta för positiv kontroll i luften. I många länder tror man på positiv kontroll i alla faser av det dagliga livet, t o m sättet att tänka.

Men parallellen finns där för den, som har ögon att se med och öron att höra med. Det blir samma sjukliga behov att kontrollera allt "för säkerhetens skull", samma förmyndarskap, samma brist på tilltro till vanligt folks sunda förnuft, samma flora av "tillstånd" av alla slag.

Vi vill största möjliga frihet i luften för alla. Liksom andra frihetskamper kommer den inte att vinnas utan vidare. Men med Ert fortsatta stöd och offervilja kommer vi att lyckas.

12. 10. 1963, Carl O. Olsson

AKM anordnar kurs för I-bevis

Såsom ett led i vidareutbildningsverksamheten i Aeroklubben annonseras nu en komplett kurs för instrumentflygningsbevis. Denna arrangeras i ett intimt samarbete mellan TRANSAIR och AKM. Kursen är av hög kvalitet och medger AKM-medlemmarna ett förtämligt tillfälle att kvalificera sig för det åtråvärda I-beviset. Undervisningslokaler ligger intill klubbhuset. Klubbens flygplan kommer att begagnas.

Följande fordringar och prov gäller för I-bevis:

1. Medicinska krav, se BCL, Ul. 2, Ul. 13. Dessa innefattar bla färgsinneskrav nr 1 och hörselkrav nr 1. Minimiålder 21 år.
2. Minimiflygtid: 150 tim inkl flygtid för I-utbildning (30 tim).
3. Teori med skriftliga slutprov:
Matematik (kompletteringskurs på realskolans kurs).
Flygnavigation (teoretisk och praktisk dvs planning och plotting).
Flygmeteorologi (fysikalisk och synoptisk).
Luftfartslagar.
Radiokommunikation.
4. Flygutbildning med slutprov för Lfs-representant:
Linkträning.
Instrumentflygning.

Kursen börjar under hösten med teori och efterföljes av flygutbildning för I-bevis. Kvällstimmar väljes företrädesvis.

Timfördelning:

- | | |
|---------------------------|----------|
| 1. Flygnavigation | 120 tim. |
| 2. Flygmeteorologi | 70 tim. |
| 3. Luftfartslagar | 30 tim. |
| 4. Flygradiokommunikation | 40 tim. |

Kostnader

Teori exkl matematik Kr 1.500:— (Kostnaden ej definitivt fastställd)

Till dessa kostnader tillkommer undervisning i matematik, vilken måste bli individuell med hänsyn till var och ens grundkunskaper. Avgifter för läkarundersökning och examensavgifter till Lfs tillkommer likaså.

Flygutbildningen omfattar 30 timmar i instrumentflygning enligt en fastlagd plan inkl ca 10 tim i link. Aeroklubbens flygtimpriser tillämpas, vartill kommer lärarearvode à kr 45:—/tim. Enligt denna beräkning blir

Kostnaden

Flygning med lärare	ca kr 2.300:—
20 timmar	
Link	ca kr 600:—

1964 års flygdagar

Här följer en viktig påminnelse till de klubbar, som avser att anordna flygdag under 1964 och som önskar flygvapnets medverkan.

Följande bestämmelser gäller för denna medverkan:

Till KSAK ansluten flygklubb, som vid anordnande av flygdag önskar deltagande från flygvapnet, insänder senast 10 januari uppgift om önskemål till KSAK. Efter prioritering av önskemålen gör KSAK före 15 januari framställning till chefen för flygvapnet.

Som villkor för flygvapnets deltagande gäller att rekryteringsupplysning från flygvapnet får anordnas i anslutning till flygdagen. Rekryteringsupplysningen ombesörjs av medverkande förband. Flygvapnets anspråk på nettoinkomsten vid flygdag utgörs vid deltagande av följande procentsatser:

högst rote	5 %
„ grupp	10 %
„ division	15 %

För utformning av program mm må arrangerande klubbledning ta direkt kontakt med av chefen för flygvapnet utsedd övningsledare.

Senast ett halvår efter flygdag brukar KSAK som regel begära redovisning av flygklubb. Flygvapnets andel av nettoinkomst insändes av flygklubb till KSAK samtidigt med ovan nämnd redovisning. Enligt gällande praxis inbetalar KSAK en gång per år till chefen för flygvapnet flygvapnets andel av nettoinkomsterna från under närmast föregående år anordnade flygdagar.

Till KSAK ej ansluten arrangör för industrimässa, utställning o dyl, som önskar deltagande från flygvapnet, tar — om arrangemangen samordnas med av flygklubb anordnad flygdag — kontakt med närmaste flygklubb eller KSAK direkt för framställning enligt ovan angivna riktlinjer. Sker ej samordning med flygdag ansöker arrangör hos chefen för flygvapnet om deltagande av förband ur flygvapnet. Flygvapnets ekonomiska anspråk vid deltagande i här avsedda tillställningar är desamma som angivits ovan. Utgör flygvapnets deltagande endast en mindre del i förhållande till arrangemangen i övrigt, kan framställning om minskning av flygvapnets andel av nettoinkomsterna insändas till

chefen för flygvapnet. Har arrangemangen samordnats med flygklubb insändes framställningen via KSAK.

Samråd har i ärendet tagits med KSAK.

På uppdrag av chefen för flygvapnet

Nils Personne

Souschef vid flygstaben

/Gösta Lundström

Samtidigt erinras om att de som önskar medverka av hoppare från Svenska Fallskärmsklubben bör vara ute i god tid för att underlätta fallskärmsklubbens planering för arbetsåret.

Sveriges modellflygförbunds Riksstämman i Uppsala

I samband med SM för friflygande modeller samlades 21 ombud från 16 modellflygklubbar till riksstämman i Uppsala den 12 oktober.

Det blev som vanligt ett välordnat och välrederat möte under förbundsordföranden Sune Perssons erfarna ledning.

En fortsatt konsolidering av förbundet blev huvudintrycket av stämman, som valde om hela den sittande styrelsen och utökade med en ledamot, närmast för att få till stånd ett vidgat PR-arbete.

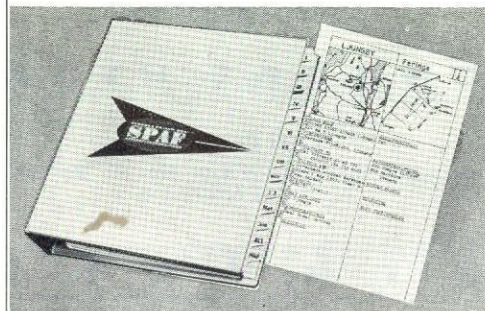
Styrelsen har nu följande sammansättning: Sune Persson, Köping (ordf); Lars Andersson, Limhamn; Carl-Erik Aunér, Norrköping; Karl-Anders Eriksson, Långsele; Gunnar Hofmann, Malmö; Gunnar Kalén, Norrköping; Lennart Larsson, Solna och Christer Söderberg, Stockholm. Olle Blomberg, Kumla, och Göran Alseby, Stockholm, är suppleanter.

Enligt verksamhetsberättelsen hade förbundet den 30 juni 1963 71 tävlingsklubbar och 25 hobbyklubbar, totalt 96 klubbar. Av medlemmarna fanns 419 licensinnehavare med tillhoppa 526 tävlingslicenser.

Förbundets tidskrift "Modellflygnytt" presenterades i ett specialnummer, tryckt i boktryck i A 5-format och ägnat att tjäna förbundets planerade medlemsvärvning.

Stämman antog nya stadgar, höjde avgiften för tävlingsklubbar från 40:— till 50:— per år och beslutade om en utredning angående proportionella avgifter. I övrigt fylldes diskussionen med frågor av teknisk, ekonomisk och PR-natur.

SPAF FLYGHANDBOK FÖR VFR-FLYGNING



Utgiven av Svenska Privat- och Affärsflygföreningen. Lämplig julklapp till varje privatflygare, som inte redan har en. Rotaprinttryck i format A5. Gedigen 6-håls ringpärm av plast. Fungerande rättnings- och kompletteringstjänst. Snart 200 mycket nöjda ägare. Presenterad i KSAK-NYTT nr 4, maj 1963.

INNEHÅLLER: Kartor över 63 svenska och danska flygfält. Flera svenska samt finska och norska kommer. Kartor över radionavhjälpmedel. Allmänna och speciella förarinstruktioner. Meteorologi. Radioterminologi. Trafikregler. Nödinstruktioner. Beställ från: **SPAF**, Jämtlandsgatan 125, Vällingby. Pris 50:— samt 15:— per år för rättning och komplettering (SPAF-medlemmar 30:— resp 10:—).

T I L L S A L U

Piper Colt Custom 1962

med extra tank, ving- och motorkapell. Total gångtid 550 tim. Säljes billigt - amortering ordnas. Sven-Ake Lindblad, Vilhelmina, tel: 530 eller 815.

Weihe SE-STX

Borås Flygklubb, tel: 033/354 36 (Ingemar Oscarsson).

En Packard bland sportflygplan NAVION A

till salu till fördelaktigt pris

Fpl. utrustat med Continental 185-E 205 hk, omställbar prop., infällbart ställ, (ställ och klaff hydraulautom., dock även manuell). Motor 350 tim. sedan fabriksgrund-översyn, kroppen 850 tim. totalt, helmetall, 4-sitsigt. Utrustning: 2 st VHF sändare 10 kanaler, 1 st VHF mot-tagare, horisont och gyrokompass, fjärrkompass, radio-kompass, turn- och bankindikator.

Fpl. nybesiktigt 1/7 -63 u. a. Propelleröversyn juni -63. Samtliga modifieringar enl. LVA utförda.

Som extra tillbehör medföljer 1 par extra propellerblad samt nosställ.

Fpl., som är fullt flygklart, står på Höganäs flygplats och demonstreras på begäran av Disponent Sven Rehnström, tel. 042/119 32, Hälsingborg.

Super Cub

Total gångtid 1.800 tim.

Örebro Bil o Flygklubb, Box 379, Örebro.

Baby-Falk

grundöversedd 1963. Uppsala Flygklubb, tel: 018/14 14 58.

Jodel D-112

Total gångtid ca 550 tim. Nässjö Flygklubb, Ing. Gunnar Borendal, tel: 0380/101 21.

"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.

"Handbok för privatflygare"

har blivit mycket omtyckt och efterfrågad. (Se recension i KSAK-NYTT nr 5/63 sid. 39.) Rekommenderas av flygklubbar och flygskolor. Priset är så lågt att den bör kunna bli varje flygares egendom. Sändes mot postförskott kr 17: 50 + porto. Omgående leverans. Rekvideras från ing. Paul Petersson, Box 1154, Jönköping.

Weihe

NV Skånes Flygklubb, tel: 042/425 27, kl. 17-18 (K-E Kristoferson).

Ö N S K A S K Ö P A

Flottörer Edo 1200 eller 1320

Malmö Flygindustri, Malmö, tel. 040/93 47 10.

Vänsterving för Baby-Falk

i gott skick köpes. Halle-Hunnebergs Flygklubb, Box 155, Trollhättan 1.

Sk 12 FW 44J Stieglitz

luftvärdig, ev. havererad, till humant pris. Tel: 08/59 52 88.

Flygplanvagn

ny eller begagnad, lämplig för Bergfalke. Varbergs Flygklubb, Box 24, Varberg.

Ö N S K A S H Y R A

Piper Cub C-90

med bogserkoppling önskas hyra. Svar till "Eventuellt köp", KSAK-NYTT f. v. b.

U T H Y R E S

Piper Colt

instrumenterad för mörkerflygning samt med radiokompass. Extratank för 6 tim. aktionstid. Uthyras för längre eller kortare tid. Ing. Hans Renström, Hälsingborg. Tel. 042/358 00.

Hangarplatser på Vängsö

Hänvändelse till Ake Fagerkvist, Uttran, tel: 0753/309 30.



Begagnade flygplan



A F F Ä R S F L Y G — F I R M A F L Y G — S P O R T F L Y G

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 CESSNA150 TRAINER	" " 59.000:—
1 CESSNA SKYHAWK	" " 77.500:—

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