

Solen går aldrig ned över vårt arbetsfält...

ASEA har dotterbolag, filialer och representanter på ett 80-tal platser utanför Sverige. Sex av dessa är tillverkande dotterbolag, fördelade på fem världsdelar. Från alla breddgrader inströmmar dagligen större och mindre order.

ASEA erövrar ständigt nya marknader. Varje ögonblick pågår förhandlingar om stora leveranser till olika delar av världen.

ASEA

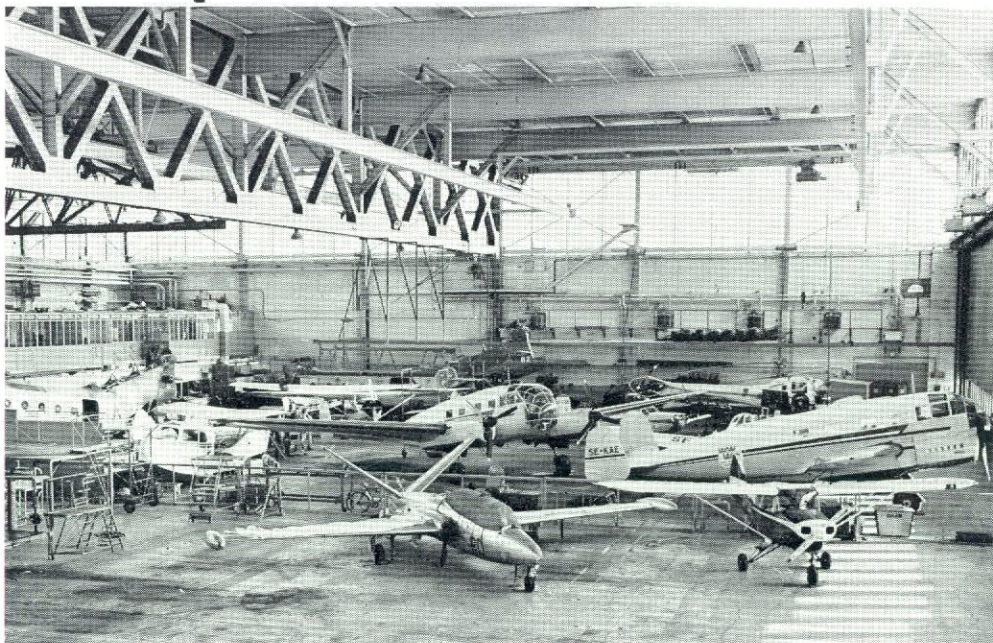
STRÅNGNÄS TRYCKERI AB



NUMMER 8 ARGANG 6 • DECEMBER 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

Nytt från LFS

Examensdagar för teoretiska prov för luftfarts-certifikat 1964

Skriftliga prov kan under år 1964 avläggas inför av luftfartsstyrelsen godkänd kontrollant enligt följande:

A-cert.

4 februari, 10 mars, 14 april, 12 maj, 16 juni, 25 augusti, 29 september, 29 oktober och 8 december.

B-cert.

4 februari, 14 april, 16 juni, 25 augusti, 29 oktober och 8 december.

I-bevis och C/D-cert.

14 april, 25 augusti och 8 december.

I övrigt gäller anvisningar enligt INFO 82/62 och 85/62.

(INFO 81/63)

Raketuppskjutning

Luftfartsstyrelsen har utfärdat särskilda regler för raketuppskjutning att gälla tills vidare. Bestämmelserna har tillkommit av säkerhetsskäl. Uppskjutning av raketer får endast ske efter tillstånd av luftfartsstyrelsen.

Från begreppet "raket" undantas emellertid modellraketer (enligt KSAK:s definition "raketmodeller"), tillverkade enbart av papper, trä eller kross- el. brytbart plåtmaterial och som inte innehåller hårda metalldelar samt inte väger mer än 500 g, inberäknat framdrivningsmedlet, vars vikt är begränsad till max 100 g.

Anvisningar för ansökan samt allmänna säkerhetsbestämmelser återfinns i informationscirkuläret.

(INFO 85/63)

Lättnader i dansk belysningstaxa

Danska luftfartsdirektoratet har meddelat, att privatflygare som anlänt till en flygplats minst 10 minuter före mörkrets inbrott men som hindras att landa före solnedgången p g a att andra luftfartyg getts landningsprioritet befrias från belysningsavgiften.

Bestämmelsen som är av tillfällig natur gäller för luftfartyg med en startvikt av max 2.000 kg fr o m 20/11 1963.



Mina funderingar inför en flygning?

1. Jag är i god form, både fysiskt och psykiskt, tränad och väl förberedd för den här flygningen och jag skall inte ta några risker.

2. Jag vet hur jag skall flyga mitt flygplan och jag skall se till att det är i prima skick.

3. Jag vet min begränsning.

4. Jag skall hela tiden vara vaksam och ha klart för mig det ansvar jag har för liv och säkerhet.

5. Jag har alldeles klart för mig mitt flygplans möjligheter och begränsningar, jag vet precis vad jag skall göra i nödsituationer — så bra så jag kan göra det även under den press en nödsituation medför.

6. Jag har noga satt mig in i vädret på sträckan och jag har funderat på hur jag skall göra vid ev väderförändringar.

7. Jag skall vara "före" flygplanet — sätta mig in i varje fas av flygningen och tänka ut i förväg varje åtgärd.

8. Om något dyker upp som gör fortsatt flygning tvivelaktig eller otillräddig skall jag snarast vända eller ta mig ned på lämplig flygplats — innan jag tvingas ned exempelvis av dåligt väder, hård motvind, risk för bränslebrist, fel på flygplan eller motor.

9. Jag skall ha klart för mig att flygningen inte är avslutad förrän flygplanet har stannat, motorn stoppats (planet parkerats och förankrats etc).

10. Jag skall komma ihåg de misstag eller felbedömningar jag gör och (även om de inte observerats av andra) anteckna och diskutera dem med erfarna kamrater.

Kan du besvara alla punkter jakande?!



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 Déranzt.

Adress: Skeppsbron 40, 3 tr, Stockholm C.
Tel. 08/232365, Postgiro: KSAK 555 70.

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

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

Annonsformat och annonspriser:

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

**Väderlektjänst för allmänflyget
tas upp internationellt**

Ett ICAO-möte äger rum i Paris januari 1964 där bestämmelserna för flygväderlektjänsten kommer att diskuteras och revideras med speciell vikt lagd på de operativa kraven för den internationella luftfarten.

Till detta möte har FAI skickat in ett arbetspapper med synpunkter och förslag till förbättringar av allmänflygets väderlektjänst. Innehållet i detta papper bygger till stor del på det förslag KSAK insände till FAI i april 1963.

Innehållet i korthet

Prognosverksamheten i de undre luftstegen bör ägnas mera intresse med tanke på det snabbt ökade allmänflyget.

Korta periodiska flygväderleksuppgifter föreslås utsändas i radio och TV.

KSAK-NYTT återkommer i frågan efter mötet.



Titta det snöar ...

Ja, denna situation kan en flygare ganska ofta komma i under vinterhalvåret. Ett, två, tre kommer man in i en snöby. Sikten och orienteringsmöjligheterna avtar snabbt, och som regel kan man *icke* stiga av.

Undvik att komma i denna situation genom att

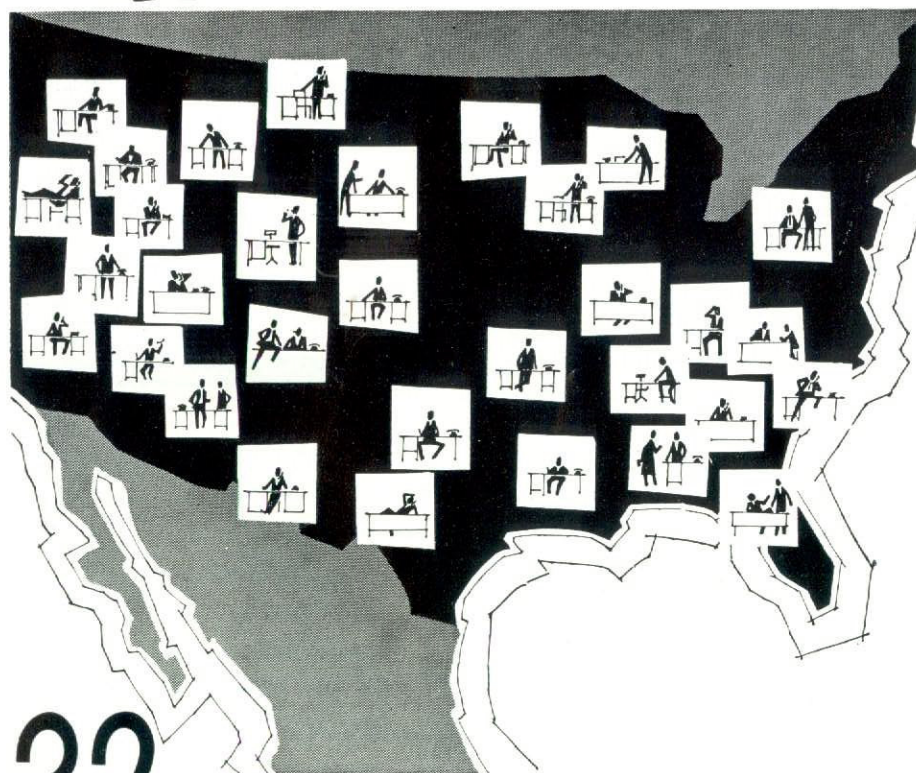
1. noggrant taga reda på väderleksutsikterna för flygsträckan.
2. studera terrängens utseende utefter färdvägen.
3. vara beredd på alternativa färdvägar och landningsplatser.
4. avbryta flygningen i tid.
5. ej försöka forcera en snöby på vinst och förlust.

Omslaget:

Omslagsbilden till årets sista mycket segelflygbetonade nummer av KSAK-NYTT har till upphovsmän Alvar Johansson och 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



Skandinavien
i världens centrum
TACK VARE





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
Helikopteravdelningen
Kungsängens Flygplats,
Norrköping
Tel. 011/600 42

Sänd mig närmare upplysningar om

Namn:

Adress:

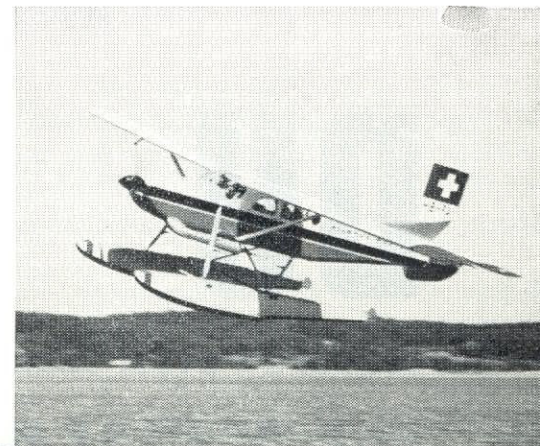
Postadress:

PILATUS PORTER

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

DATA OCH PRESTANDA:

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



HUGHES 269A

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

DATA OCH PRESTANDA:

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

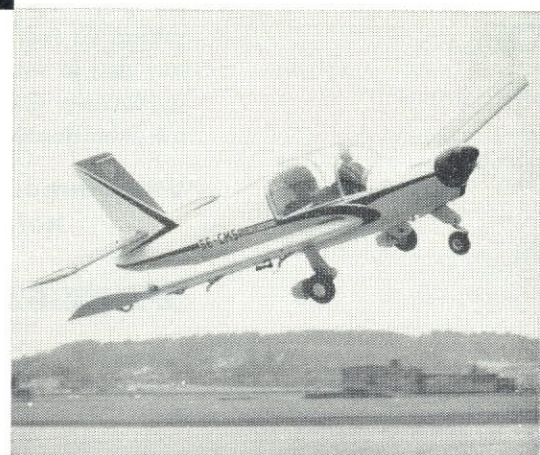


MORANE-SAULNIER RALLYE

Super Rallye är ett synnerligen ekonomiskt tresitsigt rese- och skolflygplan, som är mycket lättluget 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



DU

som 1964 avser söka som aspirant till

FLYGVAPNET

Läs detta: Antalet sökande till Flygvapnet ökar år från år. 1963 var rekordår (sedan kriget) – över 700 ynglingar sökte till FV:s olika karriärbefattningar. Det innebär ca var 10:e student (motsv). Vi är glada över denna popularitet och att så många ynglingar bland alla de olika framtidsbanor de har att välja mellan stannade för Flygvapnet. I år talar mycket för att antalet sökande ytterligare kan komma att öka. För att klara uttagningarna i tid och hindra att dessa kolliderar med Din examensslutspurt ber vi Dig skicka in Din ansökan så fort som möjligt. Ju tidigare vi har den ju snabbare kan Dina prov vara avklarade. Obs! 1964 antas ej aspiranter på intendenturlinjen.

Välkommen med Din ansökan – helst före 1.1.64



Segelflygchefsmöte

Årets segelflygchefsmöte som gick av stapeln den 30 november – 1 december var det hittills livligast besökta. Antalet flygklubbar med segelflygverksamhet uppgår nu till 48. Samtliga flygklubbar hade anmält deltagande. I två fall hade deltagarna dock fått förhinder. I medeltal deltog tre representanter från varje klubb; allt som allt var antalet deltagare 145.

Det antal segelflygplan typ Bergfalke som representerades vid FÖS årsmöte uppgick till 81.

Information från tekniska tjänsten

Ingenjör Lars Boström informerade mötet om de erfarenheter som vunnits inom den tekniska tjänsten under det gångna året.

Han konstaterade därvid att antalet anmärkningar på materieln – som framkommit vid den årliga inspektionsresan – blivit färre för varje år. Till stor del beror detta på att klubbarna försetts med ny, modern segelflygmateriel och att en stor del av den gamla, underhållskrävande materieln kasserats. Hos en del av den gamla materieln som finns i tjänst har en viss försämring av limfogarnas hållfasthet konstaterats.

Vid kommande besiktningar får klubbarna vara beredda på att en omfattande kontroll av limfogar och trä kan bli nödvändig och att det i vissa fall måste utföras materielförstörande prov.

Periodisk besiktning

Segelflygplan som är i bruk minst fyra dagar i veckan skall genomgå periodisk besiktning en gång i veckan, eljest en gång i månaden. De flesta klubbarna sköter numera dessa besiktningar på ett tillfredsställande sätt dock finns det fortfarande några klubbar som slarvar. Vid den årliga efterbesiktningen har påträffats sidroderlinor där en del trådar varit av. Sådana saker bör upptäckas vid de periodiska besiktningarna.

Kontroll före flygning

I artikel 204/b i KSAK:s segelflyghandbok står angivet att flygföraren eller – under utbildning – instruktören är ansvarig för att flygplanet är i flygbart skick. Särskilt efter uppmontering av segelflygplan är det viktigt att en noggrann kontroll utföres.

Under året har ett haveri inträffat på grund

av att flygplanet ej var riktigt monterat. Även under tidigare år har liknande tillbud inträffat.

KSAK skall utreda frågan hur en effektiv kontroll i detta avseende skall kunna erhållas.

Extra utrustning i segelflygplan

I flera fall har vid efterbesiktningarna konstaterats att – utöver den utrustning som står upptagen i luftvärdighetsbeviset – exempelvis syrgasapparat, radio o dyl monterats i flygplanet utan att tillstånd inhämtats av besiktningsman. Efter besiktning och godkännande av installationen skall flygplanet på nytt vägas och tyngdpunktsavvägas varefter de nya vikterna skall införas i flygplanets luftvärdighetsbevis.

Utbildning och flygsäkerhet

Haverier

Under året har ett mycket stort antal haverier inträffat, därav två med dödlig utgång. Totalkostnaderna för inträffade haverier beräknas till omkring 135.000 kronor. Haveriorsakerna preciserades med en grundlig genomgång av olika haverityper. De största och mest kostnadskrävande haverierna har inträffat under F-flygning, framförallt vid utelandning under sträckflygning.

Åtgärder för minskning av haveririskerna diskuterades ingående. KSAK kommer att tillställa klubbarna rekommendationer angående "Starttillstånd för sträckflygning" samt anvisning beträffande "Ansvarig flygledare".

För att förebygga haverier på grund av felmontering kommer KSAK att studera frågan angående lämpliga anvisningar för kontroll efter montering.

Kontroll av förare

Det anses självklart att förare som gjort uppehåll i flygning, som kommer från annan flygklubb eller som skall få ökade befogenheter t ex

utföra sträckflygning skall genomgå kontroll i DK.

Denna kontroll skall i förekommande fall inkludera erforderlig utbildning. Särskilt för behörighet att utföra sträckflygning erfordras utbildning i utlandning — bedömningslandning under försvarade förhållanden. På sid 16 beskrivs det system som härvid tillämpas i Linköpings FK.

Utbildningsfrågor

För kommande segelflyglärokurser måste troligen en kursavgift på cirka 300 kr betalas av klubbarna. Anledningen härtill är de begränsade medlen för lärarutbildning samt det ökade utbildningsbehovet. Mötet ansåg i och för sig intet hinder för att införa kursavgift. I detta sammanhang upptogs den gamla frågan att förlägga en del av flyglärokurserna till klubbarna och minska utbildningstiden på Alleberg till 14 dagar. Därigenom kunde de till KSAK förfogande stående medlen räcka bättre. GS underströk det stora ansvar de nyutbildade flyglärarna får och att kursen på 4 veckor egentligen är alldeles för kort med tanke på den begränsade erfarenhet en elev på kursen har. Från en del håll framhölls att i händelse av en avkortad kurs på Alleberg kunde äldre erfarna segelflygare, som nu på grund av sitt arbete, familjeförhållanden etc inte har tillfälle att gå igenom en 4 veckors kurs, komma ifråga för segelflyglärokurser.

GS framhöll att vid en sådan uppdelad utbildning måste under alla förhållanden förutbildningen vid flygklubbarna ske under en erfaren godkänd flyglärares ledning efter ett av KSAK uppgjort program. Ehuru skeptisk emot detta alternativ lovade GS att saken skulle undersökas.

Landningsprov

Enligt nuvarande bestämmelser för diplom och certifikat skall flygplanet bringas att stanna inom ett visst avstånd — C-diplom 50 m, S-certifikat 25 m — från utlagt märke. Dessa bestämmelser medför att förare stundom för fram spaken för att bromsa med skidan (med hjulförsedda flygplan). Det händer också att flygplanet trycks ner och sättes för tidigt, innan hastigheten nedbringats till normal sättningshastighet. För att förhindra dylika metoder bör provbestämmelserna ändras så att landningspunkten räknas vid sättningen — med helt tillbakaförd spak. Denna metod, som nu ej alltid användes, bör genomföras generellt och utgöra gängse landningsmetod. På flygfältet bör landningsmärket utläggas som riktmarke och särskild linje markeras från vilken landningspunkten räknas. Landningen bör utföras inom ett i sidled begränsat (markerat) landningsstråk.

Avancerad flygning

Frågan har väckts angående möjlighet att få tillstånd för avancerad flygning för vissa flygplantyper av tyskt ursprung. Chefsinstruktören meddelade, att de tyska flygplanen tillhör konstruktionsgrupp 2; dessa är i Tyskland icke tillåtna för avancerad flygning, ehuru motsvarande flygplan såväl i tex England som i Polen är godkända för viss avancering. En särskild expertgrupp har tillsatts i Tyskland för att undersöka huruvida de tyska flygplanen bör tillåtas för avancerad flygning. Efter undersökning har gruppen avstyrkt detta under motivering att det sannolikt skulle medföra ökad haverifrekvens. Någon ändring av förbudet mot avancerad flygning kan därför icke påräknas. KSAK kommer ej att medverka till att de tyska segelflygplanen generellt godkännes för avancerad flygning.

För att möjliggöra utbildning i avancerad flygning inom landet måste härför lämpade DK-flygplan anskaffas.

Tecken vid flygbogsering

Tecken för urkoppling skall hädanefter vara viftning med sidrodret (ett flertal gånger så att tecknet ej kan missförstås). Tecken med handen slopas.

Tecken för höjning eller sänkning av ett bogserat segelflygplan slopas. (erfordras ej längre sedan DK-utbildning införts).

Radio i segelflygplan

Tekn lic Yngve Axner, Jönköping FK, redogjorde för de bestämmelser som gäller för innehav av radioanläggningar i segelflygplan samt de föreskrifter som finns beträffande frekvensområden, frekvensintervaller m.m.

Axner orienterade även mötet om de erfarenheter som vunnits inom Jönköpings FK beträffande olika radioanläggningar samt den radio- trafik som ägt rum på Axamo flygplats vid Jönköping.

Ingenjör Per Giertsen, Norrköpings FK, redogjorde för sin radioanläggning och meddelade att även mottagaresidan i fortsättningen skulle bli kristallstyrd.

Studieverksamheten

Vid segelflygchefsmötet 1962 hade Bengt Karlsson, Borås, och Kjell Eklund, Malmö, tilldelats uppdraget att till KSAK inkomma med förslag till de ändringar av studieplanerna för den frivilliga studieverksamheten som borde utföras.

Härvid skulle hänsyn tagas till de nya direktiv skolöverstyrelsen kunde komma att lämna.

Karlsson redogjorde för huvudpunkterna i det förslag som överlämnats till KSAK. Vid den diskussion som följde framhölls vikten av att lämplig studiemateriel fanns att tillgå.

Instrumentflygutbildning

Behovet av instrumentflygutbildning underströks. KSAK avser att ordna en kurs för utbildning av instrumentflyginstruktörer för att göra det möjligt att vid några klubbar anordna utbildningskurser i instrumentflygning. En försökskurs kommer om möjligt att anordnas på Alleberg 1964.

Rikssegelflygtävlingen

Eskilstuna FK föreslog tilläggscoefficient 1,2 vid sträckflygning över 100 km med angivet mål, vilket mötet tillstyrkte.

Kiruna FK föreslog att tävlingstiden skulle utsträckas att omfatta även oktober månad. Mötet förordade att tävlingstiden bestämmas från 1 oktober—30 september med giltighet från oktober 1964.

På grund av Kiruna FK förslag att flygplan som tävlar i Höjdmomentet skall vara försett med syrgas för att resultatet skall kunna godkännas, uttalade mötet att flygningar för att kunna godkännas skall utföras enligt gällande bestämmelser, vilket innebär att syrgas skall medföras vid flygning över 3.500 m. Kontroll skall ske vid klubbarna. Stockholms SFK föreslog att vid sträckflygning på tur- och retur bana samt triangelbana coefficienten för andra och tredje varvet etc reduceras. Nässen föreslog att coefficienten för första varvet vid sträckflygning på triangelbana minskas till 1,7. Mötet enades om förslagens lämplighet. Förslagen kommer att remitteras till segelflygkommittén.

Örebro Bfk föreslog en individuell segrare för RST, coefficientbedömning, Höjd (3 resultat) $K = 1$, Distans $K = 33$, Hastighet $K = 175$. Mötet tillstyrkte förslaget.

FÖS

Årsavgiften för 1964 har av förvaltningsutskottet föreslagits höjas till 550 kr/flygplan. — Självrisken har föreslagits höjd till 500 kr.

Vid FÖS årsmöte framhölls att principen vid bestämning av nästkommande års avgifter bör vara att årsavgiften ej höjs mer än nödvändigt, men att självrisken höjes så mycket som anses erforderligt för att skydda mot underskott. Vid diskussion angående frågan huruvida självrisken bör utgå med samma belopp vid skolflygning, F-flygning eller sträckflygning ansåg mötet med stor övervikt att en differentiering mellan skolflygning och F-flygning skulle ske.

Förvaltningsutskottet kommer att med ledning av vad som under mötet framkommit besluta angående kommande årsavgifter.

Im Caracho nach Mercedes

Utmärkt segelflygfilm från Argentina-VM

Vid segelflygchefsmötet i Stockholm premiärisades en segelflygfilm av mindre vanlig kvalitet. Det är en suveränt skickligt hopkomponerad film från årets segelflyg-VM i Argentina. Fotograf, regissör och (tyskspråkig) speaker är "Pirat" Gehriger, stöttepelare i FAI:s segelflygkommission och tidigare generalsekreterare i den schweiziska aeroklubben.

Filmen som fått namn av första tävlingsdagens sträckflygning till Mercedes, 141 km öster om VM-basen Junin, ger en omväxlande expose över de sköna tävlingssegelflygplanen samtidigt som den ger en lockande föreställning om tävlandets spänning och vedermödor.

Filmen innehåller upptagningar av fagra naturscenerier, genomgående av professionellt hög klass. Den ger överhuvud taget väsentligt mera både för segelflygare och för en icke sakkunnig allmänhet än de flesta andra filmer i branschen som tidigare visats.

Slutligen kan tilläggas att filmen är i färg, 16 mm, visningstid ca 20 min och optiskt ljud (vilket innebär att vanliga projektorer av gängse typ kan användas).

Beställ filmen i god tid. Det kan bli trängsel i kön efter den lyckade premiärvisningen för landets segelflygchefer.

Im Caracho nach Mercedes distribueras av Medborgarskolans Filmservice, c/o Swedish Film, Döbelnsgatan 12, Stockholm Va. Tel: 08/34 59 00 el. 34 59 06. Priset per visning är 35: —.

Beräkning av hanguppvindar

Av tekn. lic. Yngve Axner, Jönköpings flygklubb

Den svenska litteraturen om segelflyg är tyvärr ganska mager. KSAK:s Segelflyghandbok innehåller de viktigaste informationerna som en blivande segelflygare behöver. Den täcker det teoretiska kunskapsområdet, som är nödvändigt för erhållande av C-diplom och S-certifikat. Önskar man studera vidare finns det ytterligare ett fåtal böcker på svenska. Man blir ganska snart tvungen att söka sig till utländsk litteratur.

För min egen del har jag funnit det vara mycket svårt att få tag i denna utländska litteratur. Det finns inget bibliotek i Sverige, som systematiskt gått in för att anskaffa den viktigaste utländska segelflyglitteraturen. KSAK har ett eget bibliotek, där det finns ett visst urval av utländsk segelflyglitteratur, som emellertid i kvantitativt avseende även detta måste karakteriseras som magert. Orsaken förmodar jag vara att det finns för litet anslag för ändamålet. Anskaffningen kostar vissa slantar liksom även katalogisering, arkivering och utlåning. Jag skulle själv vilja uttrycka det som ett önskemål att KSAK på något sätt fick större medel för att komplettera sin utländska segelflyglitteratur.

Problemet att beräkna uppvindar på ett hang kan föras tillbaka till en redan klassisk matematisk disciplin. Det har därför förvånat mig att jag inte någonstans i svensk litteratur kunnat finna en redogörelse härför. Jag kan naturligtvis inte utesluta att problemet är behandlat på svenska men i så fall torde det dölja sig i någon skrift, som i vanliga fall inte kommer inför ögonen på dagens segelflygare. Jag har därför funnit det vara lämpligt att i KSAK-NYTT ge några exempel på hur man beräknar hanguppvindar.

Jag skulle vilja formulera det matematiska problemet på följande sätt. Man har givet en viss geografisk bildning exempelvis Älleberg, vilket på matematiskt språk skulle kunna kallas en viss topologisk konfiguration. Vidare antar man att vindens styrka och riktning ute på Västgötslätten är given. På matematiskt språk säger man att hastighetsvektorn på stort avstånd från hanget är given. Problemet är att bestämma hastighetsvektorn i en godtycklig punkt ovanför den topologiska konfigurationen. Ett s.k. randvillkor är att hastighetsvektorn på den topologiska ytan är parallell med ytan.

Detta är ett problem, som matematikerna formulerade och löste i vissa specialfall redan under 1800-talet. Med numeriska metoder och speciellt med hjälp av moderna matematikmaskiner

är det möjligt att lösa problemet numeriskt för godtycklig topologisk konfiguration.

För oss segelflygare är det kanske inte så nödvändigt att i varje speciellt fall kunna lösa det matematiska problemet exakt. Ligger man och segelflyger på Huskvarna-hanget vid god västlig vind och vinden börjar möjna eller vänder sig på syd, så hjälper det inte hur skicklig man är på att räkna ut uppvindar. Man har inget annat val än att gå ned och landa.

Det torde i stället vara så att man bör känna till vissa standardfall av vindar och hang. Man har då vissa möjligheter att bedöma hur mycket vinden normalt måste blåsa för att man skall kunna flyga på en viss säker höjd.

Det är inte min avsikt att tynga framställningen med matematiska formler. Vissa av grundformlerna vill jag dock medtaga. Formelmässigt uttryckes problemet på följande sätt. Det gäller att finna en potential ϕ som satisfierar ekvationen

$$\Delta \phi = 0$$

där Δ är Laplace's potentialoperator. Potentialen skall vara konstant på den givna topologiska ytan. Hastighetsvektorn uträknas ur

$$\vec{u} = - \text{grad } \phi$$

Detta är exakt samma formler, som i elektricitetsläran användes för att beskriva vissa elektriska fält.

Jag kommer att beskriva 3 standardfall av hanguppvindar. Dessa fall har sina analogier i elektricitetsläran. De 3 fallen kan karakteriseras på följande sätt.

1. En parallellströmning överlagrad med en längs en rät linje utbredd källströmning.
2. En parallellströmning överlagrad med en längs en rät linje utbredd dipolströmning.
3. En parallellströmning överlagrad med en punktförmig dipolströmning.

Ur matematisk synpunkt kan man säga att problemet blivit löst från galen ända. I stället för att föreskriva ett visst hang och studera strömningen över detsamma, så ger man en viss typ av strömning och studerar hur hanget kommer att se ut.

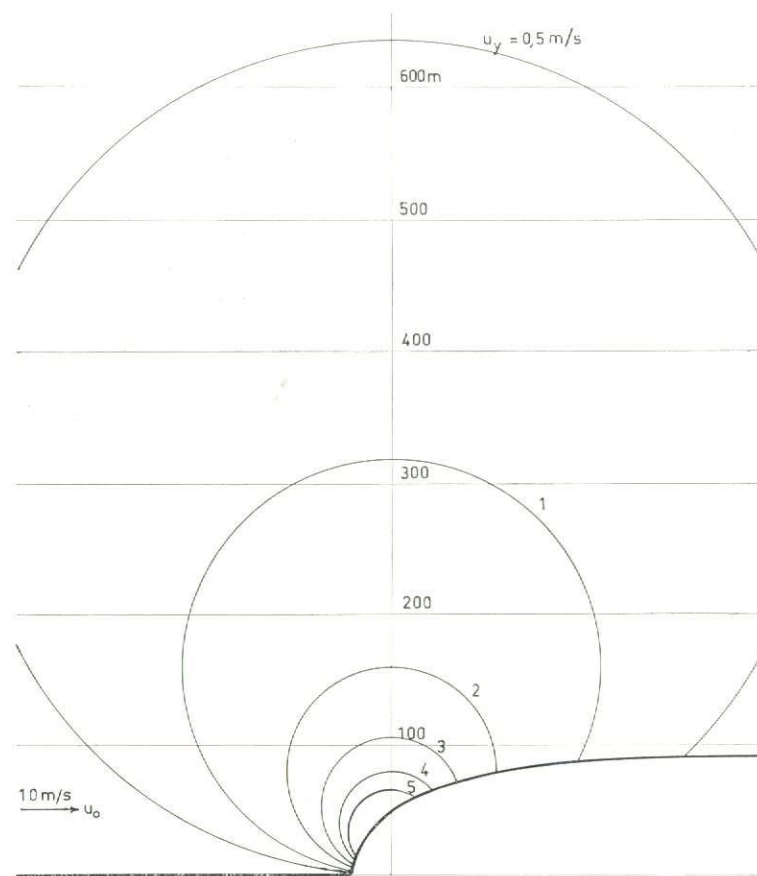


FIG 1

De 3 strömningstyperna ger upphov till följande hangtyper.

1. Ett hang av "Huskvarna-typ" med avrundad profil, som stupar brant ned i en plan vattenyta. Hangprofilen blir lika i hela sin utsträckning och anblåses vinkelrätt mot strandlinjen.
2. Hanget består av en halv rät cirkulär cylinder placerad på en plan yta och anblåst vinkelrätt mot sin axel.
3. Hanget består av en halvsfär placerad på en plan yta.

Lösningarna till de 3 problemen finnes grafiskt beskrivna i fig 1—3. Samtliga hang har en höjd av 100 m och den horisontella vinden på större avstånd från hangen är 10 m/s. Punkter med konstant stighastighet är förbundna med kurvor (isostigkurvor skulle de kunna kallas).

Det är kanske av intresse att ge vissa formler för hur högt man kan nå i de olika fallen.

1. $y_{\max} = 0,318 a \frac{u_0}{u_y}$
2. $y_{\max} = 0,806 a \sqrt{\frac{u_0}{u_y}}$
3. $y_{\max} = 0,754 a \sqrt[3]{\frac{u_0}{u_y}}$

y_{\max} = maximala höjden på isostigkurvan
 a = hangets höjd
 u_0 = horisontella vinden
 u_y = stighastighet (i jämviktsläge lika med segelflygplanets sjunkhastighet)

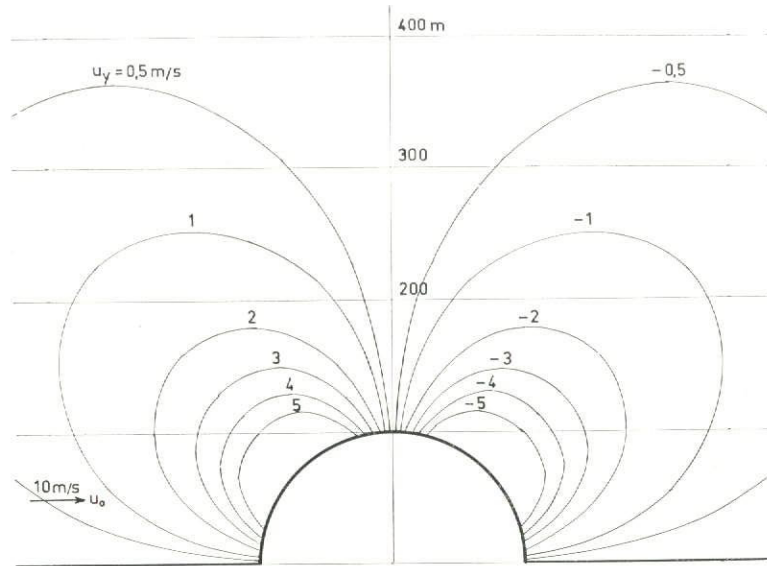


FIG 2

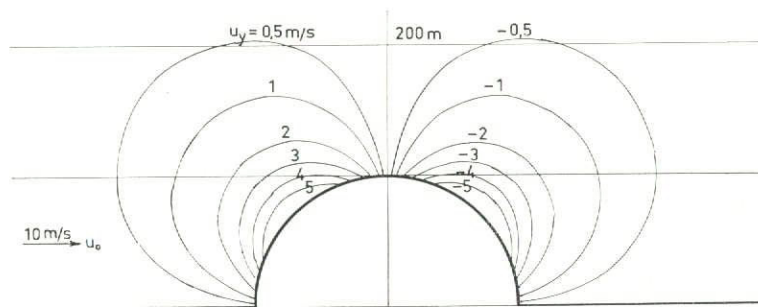


FIG 3

Om vi som exempel tar ett segelflygplan med sjunkhastigheten 0,7 m/s och liksom tidigare antar $a = 100$ m och $u_0 = 10$ m/s erhålles

1. $y_{\max} = 455$ m
2. $y_{\max} = 305$ m
3. $y_{\max} = 185$ m

Studera speciellt i varje figur läget av resp maximum. I exempelvis fall 2 ligger maximalt stig med den aktuella vinden en bra bit framför hangkanten.

Matematiska teorier av ovannämnda slag vill man gärna ha bekräftade i praktiken. Utförliga mätningar har enligt Larousse, *L'Aviation Nouvelle*, Paris, 1957 sid 323 utförts vid le Plateau de Villacoublay omedelbart söder om Paris. Den figur, som visas i ovannämnda referens stämmer ganska väl överens med fig 1. Hangformen är något brantare och ej så jämn. Isostigkurvorna är något hopklämda på sidorna.

Som avslutning kan sägas att övriga uppvindformer, som vi segelflygare använder nämligen termikvindar och vågor ävenledes blivit föremål för matematiska studier.

Termikberäkningar är besvärliga att utföra speciellt genom att det är så många fysikaliska

Sex fjällsegelflygläger planeras inför påskdagen

Intresset för segelflygning i fjällterräng har ökat enormt efter de senare årens påtagliga framgångar, vädret till trots.

Det ser ut som om antalet läger 1964 skulle öka till sex. De fyra påsklägren som genomför-

des i år kommer att upprepas. Därjämte kan man vänta sig två nya expeditioner.

Kiruna flygklubb planerar sitt Paittasjärviläger 15/3—5/4. Ett starkt finskt inslag torde vara att vänta även i år och det är väl bara en tidsfråga innan vågsegelflygningen norr om polcirkeln kommer att locka deltagare även från andra delar av världen.

Flygklubben Nordvingen i Malmberget, en av årets nykomlingar, förbereder sitt segelflygläger i Saltoluokta under påskveckan och veckan därefter.

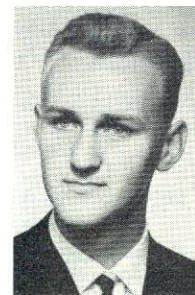
Östersunds flygklubb återkommer i Äre. Sundsvalls flygsällskap medverkar och andra är välkomna under förutsättning att man har med sig egna flygplan. Tidpunkt: 21/3—5/4.

Eskestuna flygklubb och ett tiotal andra samlas i Ottsjön 15/3—30/3. 100 platser finns disponibla.

Linköpings flygklubb förbereder 1964 ett alldeles eget läger i Oviksfjällen. Tidpunkten är ännu inte bekant.

Borlänge-Domnarvets flygklubb och andra dalaklubbar vågsegelflyger i Grövelsjön de två första veckorna i april.

De som trots allt inte får plats i de svenska fjälllägren torde ha vissa möjligheter att flyga med norska segelflygare.



Kadett glidflog J 29 sex mil — räddade en miljon

I dagspressen gjorde man stort nummer för någon tid sedan av en nödlandning med J 29 efter motorstopp på 11.000 m höjd sex mil från basen, F 4. Föraren, 21-åriga flygkadetten Gunnar Tegnhed, fick en hel del beröm för sin prestation att landa J 29an oskadd efter en glidflygning utan marksikt och med instrumenten ur funktion.

Gunnar Tegnhed är gammal Ällebergs-elev. Han gick igenom en biträdande byggledarekurs 1960 som kurs-etta och har sedan tjänstgjort som byggledare i Halmstads flygklubb.

Den uppmärksammade glidflygningen var således ingalunda hans första.

fenomen, som skall medtagas för att bilden skall bli något så när korrekt.

Vid behandling av vågbildningsfenomen erhålles en grundekvation, som påminner om potentiallekvationen men som är något mera komplicerad. Potentiallekvationen är i själva verket ett specialfall av denna vågekvation. Det vore intressant att studera den i något specialfall exempelvis för olika vindar kring Ottfjället. Jag är emellertid övertygad om att detta fordrar en arbetsinsats, som är något större än den som kan åstadkommas när man sitter hemma vid sitt skrivbord en och annan ledig kväll.

Påminnelse till samtliga Motorflygchefer och Tekniskt ansvariga

Den 31/12 utgår giltighetstiden för Motorflygchefer och Tekniskt ansvarigas behörighetsbevis.

Insänd därför före årets slut Edra bevis till KSAK för förnyelse.

MOTORFLYGCHEFEN

Fortsatt segelflygutbildning

Den fortsatta segelflygutbildningen efter S-certifikat har inom klubbarna i allmänhet ej drivits efter någon bestämd utbildningsplan. På Älleberg har getts tillfällen till F-kurser med i huvudsak följande målsättningar:

- Tillstånd för flygbogsering
- Tillstånd för instrumentflygning
- Tillstånd att medföra passagerare

Av dessa börjar väl kurserna för det förstnämnda tillståndet att mista sin aktualitet, eftersom nästan all nybörjarutbildning numera sker med flygstart. Kurser för instrumentflygning bedrivs i viss utsträckning på Älleberg men hittills ej i klubbarna. Det är dock ett starkt önskemål att denna verksamhet intensifieras så att den även kan bedrivs bland klubbarna. Beträffande passagerartillstånd kan sägas att intresset verkar vara starkt stigande; i varje fall finns denna tendens bland LFK:s segelflygare.

Det finnes dock en lucka i den fortsatta segelflygutbildningen. Den nybakade certifikatinnehavaren har i allmänhet c:a 10 tim total flygtid med formellt tillstånd att flyga utan instruktörs överseende och att bege sig ut på sträckflygningar. I regel får han väl flyga 5–10 tim i närheten av hemmafältet innan klubben ger honom tillstånd att "gå på sträcka".

Här har vi enligt vår åsikt en svag punkt. Instruktörerna har sett denne segelflygare utvecklas. Han har kanske skött sig bra på hemmafältet, gjort prydliga bedömningslandningar o.s.v., och får nu på denna grund segelflygchens tillstånd att göra sträckflygningar.

Man skall då bland annat betänka följande: Vid hemmafältet har piloten välkända orienteringspunkter för sin bedömningslandning, vilka han använder med vissa avvikelser för olika vindförhållanden. Han har vidare en någotsånär rättvisande höjdmätare, ett landningsmärke som ger honom aktuell landningsriktning m.m.

Då han skall genomföra sin första utelandning, ställs han helt plötsligt inför helt nya problem. Han skall själv komma underfund med rådande vindförhållanden, bedöma fältbeskaffenheten, ge akt på masker m.m. Med hänsyn taget till allt detta skall han genomföra en landning, ibland under försvårade omständigheter, såsom nedsväp från en kulle och regnvatten på vingar och huv. Förvisso ingen lätt uppgift, vilket vi tyvärr kan konstatera i haveristatistiken då och då.

Och hur skall man nu komma åt dessa svårigheter? Inom Linköpings fk har vi tänkt oss följande riktlinjer:

1. Anskaffande av bättre studiemateriel för ändamålet t ex fotografier över olika typer av terräng, på vilka eleverna själva får föreslå lämpliga landningsförfarande.
2. "Utelandningsövningar" i DK (på hemmafältet).
3. Den första sträckflygningen skall utföras på en bestämd 50-km triangelbana med rekognoscerade "nödlandningsplatser" angivna.

Jag skall här i korthet redogöra för punkt 2, dvs utelandningsövningarna, med vilka vi har gjort en del trevande försök.

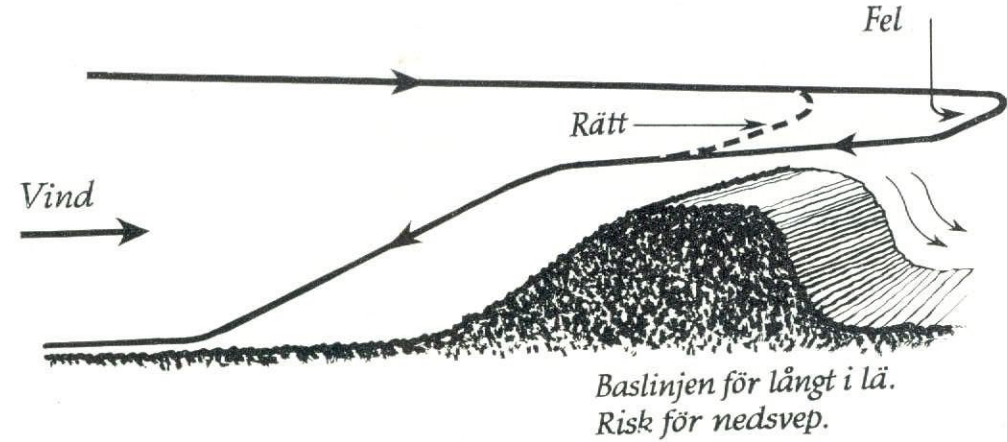
Först något om förutsättningarna beträffande Saab-fältet i Linköping: P.g.a. en livlig motorflygverksamhet har vi utom Saab-tjänstetid delat upp fältet så att segelflygarna disponerar ett c:a 75 m brett stråk söder om landningsbanan. Då bogserflygplanet även kräver ett visst utrymme i luften tvingas segelflygplanen att göra synnerligen vida "landningsvarv". Utgångshöjden vid märket är 200 m. Den raka inflygningen är alltför lång och föraren frestas att minska höjden för tidigt och får då en mycket flack utflygning med inget eller ett litet bromsutslag. En landningsmetodik, som alltså ej är användbar vid landning över masker på ett okänt fält.

Övningarna har bedrivits på följande sätt: "Eleven" flyger Bergfalke från framsits, där höjdmätaren har täckts över. Detta för att avvänja föraren att lita på detta instrument vid utelandning (tyvärr kan man ju ej alltid få ett QFE på åkrarna i detta land). Läraren kopplar ur utan förvarning på 200–400 m höjd. Eleven får därifrån utföra en landning inom ett angivet område med bedömd utgångshöjd c:a 150 m i höjd med märket. Inflygning för landning skall ske över något hinder. Denna fas kräver mycket stor uppmärksamhet av läraren!

Provens svårighetsgrad har först bestämts av läraren vid en provstart. Nedanstående skiss visar på ett ungefär vilka krav vi har ställt på förarna inom LFK:

Övningarna kan givetvis ej bli helt realistiska emedan föraren redan före start känner till vindförhållandena m.m. Trots detta kan man konstatera att många har stora problem att utföra en prydlig bedömningslandning, i varje fall vid de första försöken.

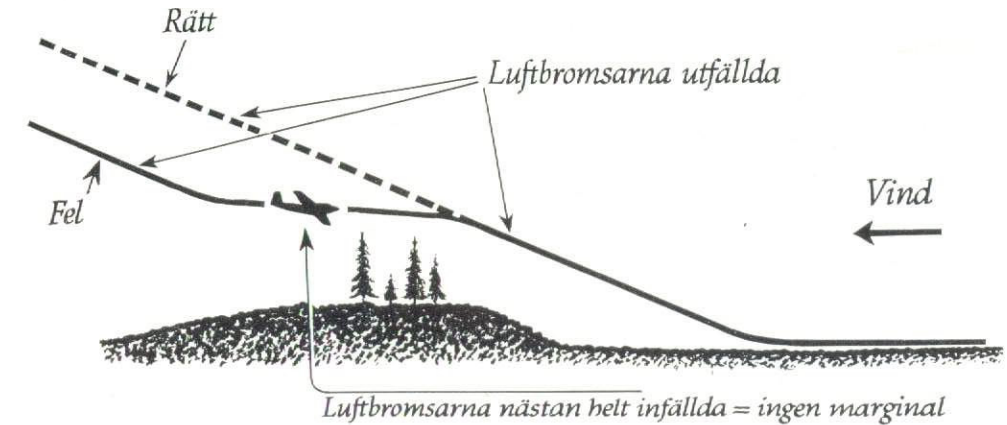
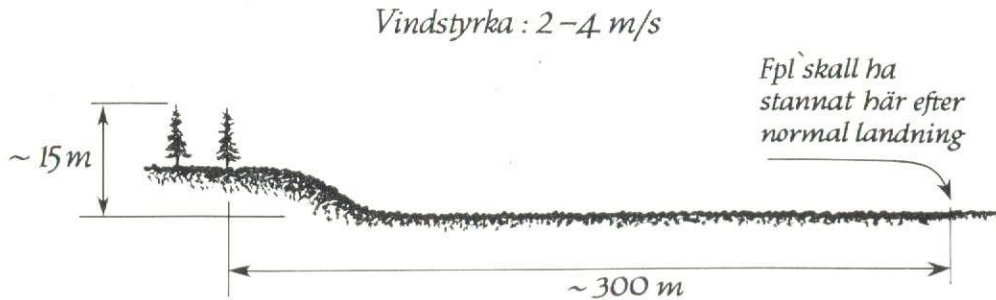
Här skall redovisas några av de fel, som begåtts vid övningarna:










Det kan kanske synas svårt att dra en bestämd flygtidsgräns för sträckflygningstillstånd. Dessa utelandningsövningar tyder dock på att en segelflygare som under några år flugit kontinuerligt och uppnått 25–30 tim flygtid i regel har

fått den rutin som fordras för att klara av här beskrivna prov. Givetvis kan kanske även mindre rutinerade förare komma ifråga men ofta ger sig den bristande rutinen tillkänna t ex genom

Forts. sid. 20

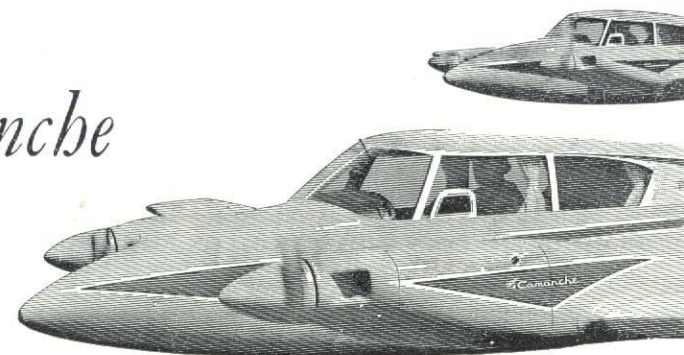


PIPER STORMAR FRAM PÅ BRED FRONT

PIPER	Antal pers.	Motor Ly hk	Max. flygvikt kg	Hastighet km/t 75 %	Flygsträcka max. km
 Aztec	6	2×250	2.175	330	2.250
 Apache 235	5	2×235	2.175	306	2.000
 Comanche	4	180	1.155	256	1.770
	4	250	1.315	290	2.650
 Cherokee	4	150	975	210	1.260
	4	160	1.000	212	1.280
	4	180	1.090	226	1.200
	4	235	1.315	250	1.800
 Super Cub	2	150	795	184	736
 Colt	2	108	750	172	1.036
 Pawnee	1	150	1.045	152	700
	1	235	1.315	168	480

... OCH HÄR KOMMER **TOPP**
PIPERS SENASTE

twIn
Comanche



ALLT NI ÖNSKAR AV ETT 2-MOTORIGT FLYGPLAN
FINNS NU SAMLAT I PIPERS **TWIN COMANCHE**

Siffror som talar

- STYRKA
- SNABBHET
- SÄKERHET
- SKÖNHET

Toppfart	330 km/tim
Marschfart	310 km/tim
Stighastighet	8 m/sek
Topp höjd	6.500 m
D:o på en motor	2.150 m
Bränsleförbrukning	65 lit/tim
Bensinkostnad	84 öre/mil
Längsta flygsträcka	1.640 km

DET HITTILLS MEST OMTALADE FLYGPLANET
MED MARSCHHASTIGHET ÖVER 300 KM/TIM.

BEGÄR DEMONSTRATION!

Generalagent för PIPER i Skandinavien:

NYGE-AERO / AB NYGEVERKEN

BOX 31, NYKÖPING

TEL 0155/183 92, 173 40 (vx)

Är det lätt att lära sig flyga?

Man ser då och då i utländska flygtidskrifter annonser hur lätt det är att lära sig flyga på den eller den typen, hur mycket man lär sig på kort tid och hur fort man lär sig att behärska flygplanet.

Det finns väl också flygskolor som visar samma tendens — till avgjord nackdel för deras egen och andras verksamhet.

Låt oss från början skapa respekt för flygandet. Man kan visserligen hålla med om att det går fort att lära sig behärska flyg-



planet — under ideala förhållanden. Men flygningen har så många andra aspekter. Det är så mycket du måste veta och kunna för att behärska växlande förhållanden, för

Forts. fr. sid. 17

ett mycket oroligt handhavande av luftbromsarna eller orena svängar på låg höjd.

Vi anser att dessa övningar lämpligen kan kombineras med kontrollflygning för passagerartillstånd, vilket som bekant kräver 30 tim flygtid och 100 starter.

Varje aspirant skall avlägga minst 3 godkända utelandningsprov varefter han (eller hon) erhåller ett permanent tillstånd att sträckflyga. Proven bör dock avläggas vid olika tillfällen med varierande vindförhållanden och om möjligt även på olika platser på fältet.

På detta sätt har vi under c:a 55 starter kontrollflugit 16 förare, varav 8 har godkänts. Er-

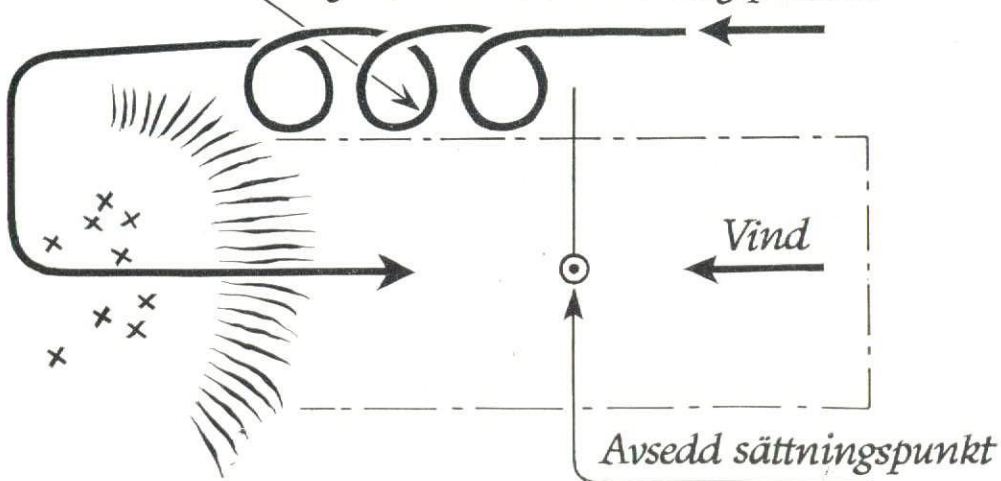
faresheterna är således inte så rikhaltiga ännu, men vi hoppas på en utveckling och förbättring även här. Vi är dock övertygade om att övningarna är synnerligen värdefulla för förarna och att funktionärerna på ett helt annat sätt än tidigare får en uppfattning om kvaliteten hos sina segelflygare.

Avslutningsvis vill jag ännu en gång understryka att lärarna i denna verksamhet, måste vara synnerligen uppmärksamma vid landning över hinder. De oerfarna segelflygarna har ofta för små marginaler och satsar kanske något för hårt.

Linköping den 29 november 1963

Bengt Söderholm

Fel. Svängar på läsidan av sättningspunkten



Sven Sandberg

testar:



Beagle Tugmaster

Austerplanen, som började säljas i Sverige efter kriget är kända för sin prisbillighet, goda runtomskikt (för att vara högvingade), sina goda lågfartsegenskaper, måttliga prestanda och ro-

att kunna undvika "situationer", för att sköta ditt flygplan på rätt sätt, för att passa in dig i trafiken, för att inte bli en fara för andra.

Är det alltså svårt att lära sig flyga?

Nej. Men det fordras mycket av dig för att bli en bra flygare. Och det är det vi siktar på. Vi vill inte ha några dåliga flygare och helst inga medelmåttor. Vi vill inte ha (fler) säkerhetsrisker i luften.

När vi talar om bra och dåliga flygare gäller det inte bara konsten att manövrera flygplanet. Om du kan utföra olika flygmanövrer aldrig så perfekt är du ändå ingen bra flygare om du inte visar noggrannhet, ansvar, omdöme, disciplin.

Jag antar du kör bil. Då kan du rannsaka dig själv. Är du angelägen att sätta dig in i trafikbestämmelserna, håller du dem? Är du hänsynfull i trafiken — är du benägen att ta hänsyn till omständigheterna: sikt, väglag, trafiktäthet m m? Kan du din bil, har du känsla för den? Känn dig ordentligt på pulsen. Huruvida du har det rätta handlaget för flygning är en annan historia som din flyglärare får berätta för dig.

Nils Söderberg

busta men enkla utförande. En version med relativt stark motor (145 hk) har länge använts som militärt sambandsplan i England. Planet lämpar sig ju väl för diverse spaning och eldledning tack vare den utomordentliga sikten i förening med STOL-egenskaper, som gör det fältmässigt.

Nu har Beaglefabriken köpt upp ett sextiotal av dessa plan. Skelettet har noggrant genomgåts och lagts som grund för uppbyggnaden av ett flygplan som certifieras såsom nyttillverkat. Demonstrationsexemplaret var sålunda tillverkat i oktober -63.

Beagle Tugmaster heter den version med två platser som är avsedd för segelflygbogsering i första hand. Terrier 1 kallas planet då det sätts in en tredje stol (bredvid föraren) och dessutom förses med dubbelkommando för skolbruk. Dessa flygplan har en enkel inredning utan nämnvärd ljudisolering samt klena fartprestanda, framför allt beroende på att planet normalt levereras med stigpropeller. Men i gengäld får man rena STOL-egenskaper och en ypperlig stigningsförmåga till ett synnerligen lågt pris. Planet skall alltså ses mot bakgrunden av detta pris som placerar dem i särklass på flygplanmarknaden.

Det exemplar som testades — en Tugmaster — hade de större lågtrycksdäcken samt vinddriven generator, startmotor och radio. I övrigt fanns det mesta som bör höra till ett enklare VFR-flygplan, möjligen med undantag av vario-meter, som fås mot extrakostnad. En glädjande nyhet var, att klaffspaken, som tidigare hängde i taket på Austrarna hade fått en konventionell placering lätt åtkomlig till höger om förarstolen. Trimveven satt i taket. Den typiska brittiska horisontalkompassen avlästes med hjälp av en spegel enligt ett finurligt arrangemang. Sikten bakåt är ypperlig till stor fördel för bogseringen.



Inga konstigheter

För en gångs skull i samband med testflygning stod obegränsad tid till förfogande, men naturligtvis passade vädret på att vara sådant att en bedömning avsevärt försvårades. Det blåste nämligen femton knops synnerligen byig vind. Detta påverkade dock knappast markörningen. Sporrhjulet är inte styrbart, men bromsarna räcker gott till och har ett behagligt pedaltryck.

Vid starten från Bromma var jag ombedd att stiga så brant som möjligt samt att avläsa höjden i banändan ca 1800 m från pådraget. Därav blev dock intet eftersom jag nådde en max tillåten höjd på 300 m långt innan banändan. Några trimändringar behövdes knappast. Trots flera starter och landningar uppstod aldrig sådant rodertryck att tanken föll på omtrimning, vilket naturligtvis delvis kan ha berott på kyttheten.

I planén har man inget varmluftreglage att tänka på. Cylindertemperaturen verkar att hålla sig även vid längre tomgångsplanéer, något som har sina fördelar vid segelflygbogsering. Om roderharmoni och — känslighet är svårt att yttra sig då gropigheten kräver ett ständigt parerande. Det var inget att göra åt den saken eftersom terminalområdet satte bestämd gräns för våra höjdsträvanden. Detta i kombination med avsaknaden av variometer omöjliggjorde alla mätningar av stighastigheten.

Med 45 knutar

De bakom-under vingarna hängande spaltklaffarna verkade mycket effektiva, ty skillnaden i stallfart med och utan klaff är stor. Stabiliteten i rolled vid låg fart är påfallande. In i det sista är skevroderverkan fullgod. Vikningen sker sakta och majestätiskt rakt fram utan större höjdförlust. Några varnande skakningar märktes knappast, vilket också kan skylas på kyttheten. Ett slag roade vi oss med att "hänga upp" planet mot vinden på 300 m höjd och stå stilla. Med ungefär halv gas och

full klaff kunde man hålla höjden vid en fart av 45 km/tim. Bogserförare har all anledning att se upp så, att inte segelplanet viker sig!

Några landningar utfördes på stråket vid Frölunda. Där rådde nästan rak sidvind, vilket förvärrades av att skogen ibland överraskande gav lä. Att i den situationen bilda sig en uppfattning om ett flygplans landningsegenskaper är omöjligt. Endast en bråkdel av det 500 m långa stråket behövde utnyttjas, trots att inga bromsar användes i uttrullningen. Sedan var det skönt att under taxningen på det gropiga stråket, som vi besökte för första gången, ha god sikt framåt som inte hindrades av nosen trots tvåhjulsstället.

Billig flygtid

Det tål nog att upprepas, att Tugmaster och Terrier 1 i första hand bör ses mot priset. Tugmaster som bogserplan för segelflygplan eller reklamsläp skall här icke ordnas om. De prov som utförts ger belägg för planetets berättigande i dessa avseenden (KSAK-NYTT 7/63). Det är givetvis inget som hindrar att man bogserar med den mera fullständigt utrustade Terrier 1. I andra hand får man alltså ett klubbflygplan för skolbruk samt möjlighet till allmän flygtränning under lokal flygning till ett mycket lågt timpris.

Ser man till kilometer eller platspriset är planen knappast bättre än andra, och därtill kommer den låga marschfarten. Skall man ha planen



för resor ligger det alltså sämre till. Inte desto mindre har här den enskilde flygplanägaren sin speciella chans att för en verkligt rimlig penning skaffa eget plan, som han disponerar fritt och inte behöver flyga så mycket för att hålla timpriset nere. De fasta kostnaderna som ingår i detta är nämligen ovanligt låga. Därtill kommer att möjligheterna att utnyttja små fält eller åkerlappar ger landningsmöjligheter snart sagt var som helst.

Med tanke på STOL-egenskaperna bör därför även nyttoflyget kunna använda planen. Landningsmöjligheterna ökas ytterligare genom att såväl skidor som flottörer kan levereras, och de här redovisade egenskaperna pekar onekligen mot att planen kommer att vara särdeles lämpade för landning på snö och vatten.

Cubarna har i decennier bevisat att billiga, enkla tvåhjulsflygplan är utmärkta skolplan. Terrier 1 erbjuder samma fördelar och därtill side-by-sidearrangemang samt en tredje plats. För att tala bilspråk: Liksom Cubarna torde Tugmaster och Terrier komma att behålla ett högt andrahandsvärde, eftersom de i framtiden kan väntas vara eftertraktade för bogsering och billig skolning. Det skadar inte att eleverna från början får lära sig en smula ödmjukhet inför flygningen genom att skolas på tvåhjulsflygplan utan annan styrning än bromsarna! Desto lättare blir det sedan att handskas med flygplan i modernare utförande och de trettio flygtimmar i början måste man ju ändå ha.

Standardutrustning

Fartmätare, höjdmätare, varvräknare, oljemanometer, oljetermometer, cylindertermometer, bränslemätare, magnetkompass, förankringskrokar, kabinvärme.

Anm: Dessutom är planen försedda med girindikator och tvärlutningsmätare av den gamla brittiska typen, som knappast kan komma till användning i Sverige eller användes av någon som är van vid den internationellt vedertagna modellen.

Generalagent är Sverigeflyg i Stockholm. Service och reservdelslager i Norrtälje. Hittills har 5 plan sålts i landet.

Teknisk beskrivning

Två- eller tresitsigt, högvingat, halvt fribärande flygplan i svetsad stålrorskonstruktion med dukklädsel. Tvåhjulsställ, överdimensionerade lågtrycksdäck, individuella bromsar, manövererade med klackarna. Klaffar, nedfällbara två steg, höjdrim. Fast träpropeller med liten stigning (för bogsering). Rymlig kabin med stort bagagerum bakom bakre stolen. Anordningar för insättning av tredje stol. Flygplanet certifieras såsom nyttillverkat, ehuru stommen härrör från brittiska armésambandsplan av märket Auster Observation Post A.O.P. Mark 6.



Motor: De Havilland Gipsy Major 10, fyrcylindrig, luftkyld, inverterad radmotor. Effekt 145 hk. Motorn begagnad men med minst 400 timmar till nästa översyn.

Data

Spännvidd	11,0 m
Längd	7,1 m
Höjd	2,7 m
Vingyta	17,1 m
Vingbelastning	57 kg/m ²
Effektbelastning	6,7 kg/hk
Tomvikt	641 kg
Två personer	150 kg
Bränsle (105 l)	75 kg
Återstår för tredje person (med stol), bagage eller annan last	114 kg
Maxvikt	980 kg

Prestanda

Maxfart	198 km/tim
Max marschfart	174 km/tim
Stallfart, klaffar uppe	64 km/tim
” ” i nedersta läget	53 km/tim
Stighastighet	4,1 m/sek
Tjänstetophöjd	4 880 m
Startrullsträcka	89 m
Landningsrullsträcka	73 m
Max flygsträcka	610 km
Max flygtid	3,5 tim

Ovanstående uppgifter gäller vid vindstilla. Uppgifterna lämnade av generalagenten.



BEAGLE Workmaster

– nyttoflygets arbetshäst

Enmotorigt privat- och bruksflygplan med STOL egenskaper. Planet kan flygas på alternativt hjul, flottörer eller skidor samt kan användas som skogs- och jordbruksflygplan liksom för bogsering av segelflygplan eller reklamsläp. Planets struktur möjliggör installation av kamera för kartfotografering. Planet kan även användas som ambulansplan varvid 1 bår + pilot och vårdare kan medfölja.

Standard- och sjöversion: 4 platser eller 2 platser + 1 bår.

Skogs- och jordbruksflygversion: 2 platser + en 320–455 l tank.

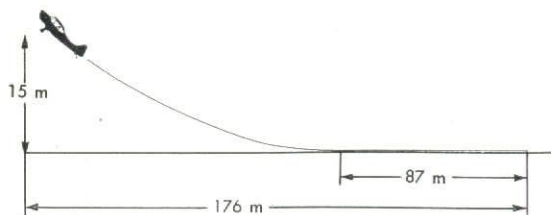
Motor: Lycoming O-360-A2A, 180 hk, 1,200 tim gångtid mellan grundöversyner.

Propeller: McCauley 1A/200/FA/8243, fast stigpropeller av metall.

Betalningsvillkor: 10% kontant, resten på 3 år, halvårsvis avbetalning med sedvanlig bankränta.

Ett idealiskt flottör- och skidflygplan.

Korta landningsstråk, även på stora höjder, utgör inget problem för Workmaster genom dess STOL-egenskaper.

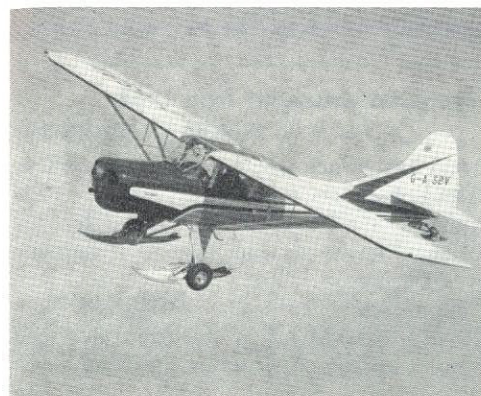


Generalagent för Beagle:

SVERIGEFLYG AB

Ulvsvandavägen 151 • Bromma Flygplats • STOCKHOLM-BROMMA • Tel: 08/29 11 00

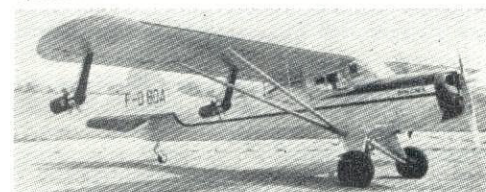
24 – December 1963



Standardversion

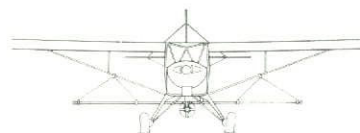


Sjöversion



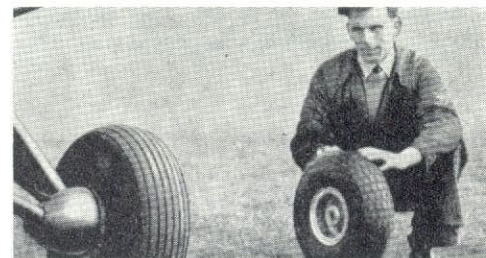
Skogs- och jordbruksversion

	Standardversion	Sjöversion	Skogs- och jordbruksversion
PRISER	57.850:–	88.200:–	72.600:–
VIKTER			
Startvikt	1200 kg	1200 kg	1200 kg
Tomvikt	672 kg	775 kg	742 kg
Tillsatsvikt	528 kg	425 kg	458 kg
4 personer (eller pilot+ 250 l vätska)	(300 kg)	(300 kg)	(340 kg)
Full tank, 146 liter	(104 kg)	(104 kg)	(104 kg)
Extrautrustning	(124 kg)	(21 kg)	(14 kg)
PRESTANDA			
Uppgifterna avser prestanda vid full startvikt 1200 kg			
Toppfart	201 km/t	164 km/t	175 km/t
Marschfart	175 km/t	143 km/t	150 km/t
Stallfart, flaps UP	71 km/t	71 km/t	71 km/t
Stallfart, flaps DOWN ..	56 km/t	56 km/t	56 km/t
Stigfart	4,1 m/s	2,7 m/s	3,8 m/s
Topp höjd	5190 m	3810 m	4570 m
Startsträcka	152 m	26 sek	152 m
Startsträcka vid 175 kg tillsatsvikt	87 m	17 sek	87 m
Landningssträcka	146 m	–	146 m
Max. räckvidd med standardtank	4,6 tim=	=660 km	=690 km
Max. räckvidd med extratank	6,5 tim=	=950 km	=975 km



Överdimensionerade ballongdäck möjliggör för Workmaster att operera på små gylliga eller ojämna fält utan risk för rundslagnin. Kraftiga hydrauliska skivbromsar möjliggör kort landningssträcka.

Workmaster kan utrustas med helglasdörrar som ger utomordentlig nedåtsikt.



Ekonomisk kalkyl

Priset fritt England är 21 750:—. För den som inte vill hämta sitt plan själv tillkommer ca 750:— beroende på var i Sverige planet skall levereras. Av de fem plan som redan sålts i landet avses endast ett förses med kompletterande utrustning såsom radio m m. Eftersom generalagenten betonar att Tugmaster är ett mycket prisbilligt plan och avses så förbli har det vanliga tillägget på 7 000:— i detta fall inte gjorts.

Inköpspris fritt Sverige 22 500:—

Fasta kostnader

Avskrivning på 7 år till 20 %
efter 6 % ränta 3 200:—/år
Försäkring (kasko+ansvar) enligt
det i KSAK-NYTT nr 3/63 beskrivna
avtalet för KSAK-anslutna klubbar,
varvid återbäringen ej beräknats eller
fråndragits. Försäkringspremie
beräknad på medelvärdet 1 330:—/år

Observera, att försäkringspremie enligt detta
avtal blir betydligt lägre än de som redovisats
i tidigare test.

Landningskort LFS 100:—/år
Besiktning m m 400:—/år
Hangaravgifter 1 500:—/år
Fast årskostnad 6 530:—

Rörliga kostnader

Drivmedel 13:—/tim
Tillsyn och översyn av motor
och propeller 6:—/tim
Tillsyn och översyn av flygplan 7:—/tim
26:—/tim

Tim-, kilometer- och platspris

Timpriser 150 tim/år 300 tim/år 500 tim/år

Fasta
kostnader ... 44:—/tim 22:—/tim 13:—/tim
Rörliga
kostnader ... 26:—/tim 26:—/tim 26:—/tim
Summa 70:—/tim 48:—/tim 39:—/tim

Kilometerpris
(150 km/tim) . 47 öre 32 öre 26 öre
Platspris 24 öre 16 öre 13 öre

På grund av det låga inköpspriset har det ansetts
av värde, att redovisa timpriset även för så
låg utnyttjandegrad som 150/år.

För klubbar och privatpersoner, som önskar

CARNETEN

Förenklad procedur från 1964

Vid utgången av carnetens giltighetstid
måste den vara försedd med svenska tullens
påstämpling som utvisar att flygplanet åter-
införts i Sverige. Detta är ett villkor för
förlängning av carneten eller återbetalning
av depositionsbeloppet.

Även under carnetens giltighetstid kan
KSAK nödsakas kräva att den förses med
svenska tullens påstämpling om flygplanets
återinförelse i Sverige. Sådant bevis kan
nämligen fordras av land där flygplanet
tillfälligt vistats.

Enl Generaltullstyrelsens bestämmelser
åligg det de lokala tullmyndigheterna att
vid företeende av carnetet förse den med ut-
resp instämpling. Det står sålunda carnet-
innehavare fritt att antingen förete carnet-
ten för påstämpling vid varje resa eller en-
dast vid utgången av carnetens giltighetstid.

NYGE-fältet utbyggt

NYGE-fältet på Brandholmen, Nyköping, har
numera bana 14—32 utökad till 15×700 m,
därav 650 m asfalterad bana. Dessutom har ban-
belysning installerats ävensom elbelyst vindstrut.
Brandholmens radio har frekvensen 123,5. Fram
till jul har man radiopassning måndag—fredag.

ett prisbilligt tresitsigt plan med DK offereras
versionen Terrier 1 som kostar 25 750:— utan
bogserkoppling (26 780:— med koppling). Här-
till kommer leveransflygning 750:—.

Timpriset
blir då: 150 tim/år 300 tim/år 500 tim/år

Fasta
kostnader ... 50 kr/tim 25 kr/tim 15 kr/tim
Rörliga
kostnader ... 26 ,, 26 ,, 26 ,,
Summa 76 ,, 51 ,, 41 ,,

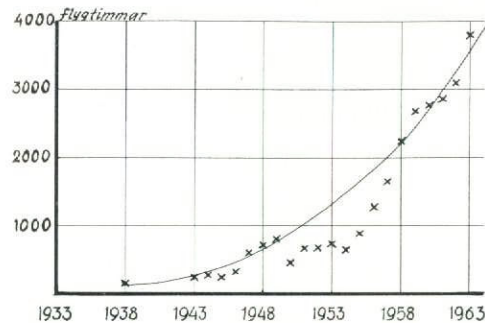
Kilometer-
pris 51 öre 34 öre 27 öre
Platspris ... 17 ,, 11 ,, 9 ,,

Utmärkelser och priser

Linköpings Flygklubb 30 år

I november 1933 bildades Linköpings Flyg-
klubb. Det var då den femte klubben i ord-
ningen efter Aeroklubbarna i Malmö och Göte-
borg, Stockholms Flygklubb och Jönköpings
Flygklubb. Idag är antalet till KSAK anslutna
flygklubbar 93.

Klubbens aktivitet på motorflygsidan angiv-
en i antal flygtimmar framgår av diagrammet.
Totala flygtiden för perioden 1933—1963 är
29.000 och antalet vid klubben erövrade A-certi-
fikat 264.



Segelflygsektionen bildades 1940 och har av-
verkat 8.829 flygtimmar.

Under årens lopp har klubben svarat för
många segrar och övriga toppplaceringar i SM i
motorflyg och i Riksegelflygtävlingen.

Vid klubbens jubileum som firades den 29
nov utdelades följande utmärkelsetecken.

Till *Direktör Tryggve Holm* för de insatser
han gjort för klubben, vilka insatser haft en
vittgående betydelse ty med stöd därav har Lin-



köpings Flygklubb höjt sig till en standard som
varit ett föredöme för övriga flygklubbar och
för privatflyget i dess helhet. Därjämte under-
ströks de insatser Direktör Holm gjort för
KSAK:s organisation och verksamhet, för hela
det svenska flyget och därmed för vårt land.

Till *Direktör Lars Brisings*, som varit klubbens
ordförande och länge verkat i dess styrelse, över-
lämnades KSAK:s pionjärutmärkelse, Carl
August Wicanders medalj i guld. Vid överläm-
nandet betonades den banbrytande betydelsen
av Brisings insatser som teknisk direktör och an-
svarig för SAAB:s tekniska utvecklingsarbete,
vilket i hög grad bidragit till att SAAB:s pro-
dukter vunnit världserkännande. Allmänt anses
SAAB:s prestation att med ett litet lands resurser
väl kunna hävda sig i konkurrensen med
stormakterna såsom närmast otrolig. Prestatio-
nen har möjliggjorts genom Brisings förutseende
och planläggning vid uppbyggandet av SAAB:s
tekniska resurser och den "filosofi" han ut-
vecklat.

Till *Ingenjör Olof Esping* överlämnades Gösta
Fraenckel-Diplomet "För hängivet och fram-
gångsrikt arbete inom Linköpings Flygklubb,
föredömlig planering och föredömligt genomfö-
rande av klubbens verksamhet i god sportsman-
naanda och med flygsäkerheten som riktmärke.

KSAK:s guldplakett överlämnades till *Ingenjör
Karl-Erik Fernberg* och *Ingenjör Sven-Erik
Lundin* som under en lång följd av år tjänstgjort
som motorflygchef resp segelflygchef inom klub-
ben och därigenom haft det närmaste ansvaret
för flygtjänsten inom resp områden.

Internationellt

Vid KSAK:s styrelsesammanträde 6/12 1963
överlämnades av Fédération Aéronautique In-
ternationale (FAI) tilldelade Paul Tissandier Di-
plom till

Generalmajor K J A Silfverberg för hans in-
satser för det svenska segelflygets uppbyggnad
och till

Flygläkaren *Nils Sundgren* för hans insatser i
flygmedicin.

Paul Tissandier var en av huvudpersonerna
i FAI och var dess generalsekreterare 1919 till
1945.

Bilden tv: Generalmajor Nils Söderberg överlämnade
KSAK:s guldmedalj till direktör Tryggve Holm (på till-
fälligt besök i Stockholm) i närvaro av KSAK:s bitr.
generalsekreterare överste Björn Lindskog.

Svensk Flyghistorisk Förening



Generalmajor Nils Söderberg, KSAK:s generalsekreterare har kallats till hedersledamot i Svensk Flyghistorisk Förening.

Flygtekniska Föreningen

Vid Flygtekniska Föreningens 30-årsjubileum den 29 november 1963 utsågs följande tre personer till hedersmedlemmar i föreningen:

Direktör Carl Clementz Bucker. Han kom på 1920-talet till Sverige såsom provflygare och teknisk rådgivare till dåvarande marinens flygväsende. Han startade Svenska Aero AB, Lidingö, som under senare delen av 1920-talet och början av 1930-talet tillverkade flygplan för det svenska militära flyget. Från början byggdes Heinkel sjöflygplan på licens. Under Bückers ledning konstruerades sedan även ett antal svenska flygplan, varav "Jaktfalken" är den mest berömda.

Civilingenjör K. Gösta Hultström blev marinflygare år 1920 och tjänstgjorde därefter fram till år 1924 som teknisk chef och aktiv flygare i den organisation, som ofta under mycket svåra förhållanden ombesörjde lufttransporterna till det för den tiden enorma kraftstationsprojektet i

Porjus. Hultström gjorde härvid en pionjärinsats av mycket stor betydelse för civilflygets vidareutveckling.

Under tiden 1924—46 tjänstgjorde Hultström som flygingenjör i olika befattningar inom Flygvapnet. Hans verksamhet där var banbrytande inom olika områden. Han var därefter och fram till 1950 knuten till Luftfartsstyrelsen som expert i internationella luftfartsfrågor.

Överste Gösta von Porat är en av svenska flygets pionjärer. Han är en av de första med svenskt flygcertifikat (Nr 7, år 1912) och var under tiden för första världskriget verksam i olika befattningar inom det unga svenska flyget. Han deltog således aktivt bland annat i tillverkningen av flygplan i ett pionjärföretag i Södertälje. Han uppdrog även riktlinjerna för konstruktionen av den legendariska "Tummelisan", som flög för första gången år 1920.

Rikssegelflygtävlingen 1963

- Borlänge-Domnarvets Fk** hämtar ur generalmajor Nils Söderbergs hand NIKE, skänkt av dir. Oswald Arnulf-Olsson.
- Kiruna Fk** (Hans Tammert) hämtar Allebergspokalen för lagvinst i höjd. Skänkt av dir. Oswald Arnulf-Olsson.
- Bertil Saaw** (Örebro Bfk) hämtar tekn. dr Uno Lamms Vp för bästa prestation av yngre segelflygare.
- Linköpings Fk** (Sture Rodling) hämtar Vedevägs Vp för lagvinst i hastighet.
- Halle-Hunnebergs Fk** (L Wennersten) hämtar DN:s Vp för lagvinst i distans.
- Nisse Nässén** (Östersunds Fk) hämtar Teknikens Världs nyuppsatta Vp för individuell distansvinst.
- Kiruna Fk** (Christer Björk) hämtar Teknikens Världs Vp för bästa lag-höjd i vågor.
- Lars Hedenberg** (Kronobergs Fk) hämtar MFI:s Vp för individuell hastighetsvinst i klass II.
- Åke Svensson** (Borlänge-Domnarvets Fk) hämtar plaket för individuell höjdvinst klass II.
- Hans Tammert** (Kiruna Fk) hämtar KSAK:s Vp för individuell höjdvinst.
- Ingemar Backholm** (Borlänge-Domnarvets Fk) hämtar Segelflygintresserades Vp för individuell hastighetsvinst klass I.
- Olle Berg** (Stockholm Sfk) hämtar diplom för Diamant-C nr 2.



Min syn på saken

Min syn på saken I

Med stort intresse och någon undran har jag läst herr Ahlbergs kommentarer i KSAK-Nytt nr 7/1963 till min artikel om "Firmaflygs lönsamhet" i Teknisk Tidskrift.

Artikeln avsåg att visa en kalkylmetod, med vars hjälp ett företag kan utröna lönsamheten av att anskaffa eget firmaflygplan. Den måste baseras på ganska schematiska förutsättningar, vilka redovisats i artikeln. För att ge en realistisk bakgrund valdes Beechcraft "Baron" som exempel och inte en hypotetisk eller en annan flygplantyp, dels därför att "Baron" genom mitt arbete i Beechcraft-organisationen är mig väl bekant och dels därför att den ger ett gynnsamt resultat av kalkylen.

Firmaflygets berättigande ligger i tidsvinster. Därför måste medelresehastigheterna för de jämförda färdmedlen få en framträdande plats i redogörelsen för förutsättningarna. Det är också befogat att visa hur kalkylen förändras, när denna viktiga parameter varierar. Att diskussionen om tekniska egenskaper i stort sett begränsats till fartprestanda beror inte på "lättsinne" utan på begränsningen i ämnet för artikeln och utrymmet i tidskriften. Att inte ett ännu snabbare flygplan valts beror på, att det — med mitt ganska blygsamma pris per sparad passagerartimme — inte skulle givit kalkylen ett bättre resultat.

Alltför många firmakalkyler stannar vid en jämförelse av flygtimkostnader. Sådana kalkyler ger ett skenbart men ofast felaktigt intryck, att det billigaste flygplanet med den lägsta flygtimkostnaden — men med lägre fart — skulle vara det mest ekonomiska, och kan leda till val av fel flygplantyp. Reskostnaden måste redovisas som en sträckkostnad och värdet av passagerarnas tidsvinst måste beaktas som den primära faktorn. Detta gör att en ändring av farten slår igenom med dubbel effekt.

För att använda herr Ahlbergs eget ordval, förefaller det en smula "barockt", när han finner anledning utnyttja min artikel som plattform för en reklambetonad framställning av egenskaperna hos Piper "Aztec", en flygplantyp som inte alls omnämnts däri. Jag tycker inte att KSAK-NYTTs insändarspalt är lämpligt forum för polemik mellan parter, som har gemensamt intresse att främja firmaflyg, men jag måste bemöta några punkter.

Tiden har inte medgett någon ingående analys av herr Ahlbergs jämförelse av "Baron" och "Aztec". Broschyrens uppgift om marschfart vid 65 % effekt på bästa höjd är 220 resp 200

mph. Redan denna skillnad kan vid god utnyttjning mer än väl uppväga skillnaden i anskaffningskostnad och motoröversynsintervall. Herr Ahlbergs påstående att tidsvinsten skulle åtas upp av orsaker, som sinkar båda flygplanen lika, är givetvis tendentiöst nonsens. En annan fråga är hur väl broschyruppgifterna för "rent flygplan" stämmer med verkliga prestanda, när flygplanet utrustats med avisningsbelägg och radioantenner. (Av Saabs flygprovavdelning har för ett fullt IFR-utrustat "Baron"-flygplan uppmätts verkliga prestanda som ligger över tillverkarens uppgifter för standardflygplanet.)

Herr Ahlbergs historia om ett flygplan, som fick starta utan passagerare, ser underlig ut i sammanhanget. Han borde ha nämnt, att det inte gällde en "Baron" eller någon annan Beechcraft.

"Att "Baron" har högre lättningfart än "Aztec" är obetridligt, men om den kan nås på samma startsträcka ser uppgiften annorlunda ut. (Vem vill förresten köpa några tum bredare kabin än nödvändigt på bekostnad av fart och ekonomi?) Herr Ahlbergs påpekande att Beechcraft-flygplanens insprutningsmotorer medför minskad risk för isbildningsbesvär är nog så riktig.

En jämförelse mellan "Aztec" och Beechcraft "Travel Air" skulle kanske ha sitt intresse, eftersom detta är två flygplan i samma fartklass. "Travel Air", varav det finns 3 st i Sverige, har två 180 hk insprutningsmotorer med 1.200 tim max översynsintervall och samma kabin som "Baron" med mycket låg bullernivå. Dess pris och dess driftskostnader är lägre än "Aztec's".

Beechcraft-organisationen med Travelair Scandinavia AB som distributör för Norden, den svenska representanten AB Flygleveranser och dess systerföretag Svensk Flygtjänst AB och AB Svenska Flygverkstäderna har resurser och ambitioner att ge god service med verkstäder på Bromma och Bulltofta (snart även i Norrköping) och med mekaniker på flera platser i landet.

I detta sammanhang vill jag betyga min högaktning för Nyges ansträngningar att skapa en god Piper-service här i landet. Det kanske vore till nytta för kunderna och befrämja en ökning av marknaden, om de seriösa representanterna för de "stora" märkena av affärsflygplan kunde finna en form för samverkan i service-avseende, så att onödiga dubbeletableringar undviks och god utnyttjning av resurserna erhålles parallellt med en bättre geografisk täckning av landet.

Min syn på saken II

KSAK-NYTT:s inbjudan till fri flygisk debatt har inte förklingat ohörd. Vi gläder oss på förhand åt alla de synpunkter som kommer att framföras under 1964.

Konkurrentgnabb är emellertid inte riktigt vad vi avsett. När nu både företrädare för Piper och för Beech fått tillfälle att framföra

sina synpunkter på firmaflygets lönsamhet får vi nog anse den debatten avslutad.

Red.

Min syn på saken III

I sitt föredrag den 12/10 1963 — återgivet i KSAK-Nytt nr 7 — kallar ordföranden i SPAF Svensk Pilotförening och dess företrädare för "opponenter" och påstår, att en representant för SPF vid ett möte på luftfartsstyrelsen uttalat, att SPF:s mål var positiv kontroll av *allt* *lufttrum*. Detta skulle, enligt ordföranden hr Olsson, SPAF, också vara den internationella pilotfederationens mål. Denna politik är "hän-synslös, ultraegoistisk och meningslös", säger hr Olsson.

Jag kan dessvärre ej bedöma hr Olssons kvalifikation som expert på luftfartens säkerhetsfrågor. Den berörda trafikledningsfrågan är en betydelsefull fråga. Luftfartsstyrelsen tog år 1958 initiativ till regelbundna sammanträden, till vilka företrädare för alla berörda intressegrupper kallades. Avsikten härmed var, att den skärpning av trafikledningen som var påkallad skulle ske efter samråd med intressegrupperna och flygvapnet. Beslut fattas självfaller av luftfartsstyrelsen. Ett 20-tal sådana sammanträden har under åren ägt rum och därutöver har en

mängd utredningar pågått. Privatflyget företräddes hela tiden — såvitt jag kan bedöma på ett för privatflygarna ypperligt sätt — av KSAK. Det framgår av förda protokoll, att hr Olsson deltagit i ett sådant möte, nämligen det avslutande mötet den 14 november 1962. Under tecknad, jämte ytterligare en representant från Svensk Pilotförening, deltog i nämnda möte. För första gången under de 5 år sammanträden pågått i trafikledningsfrågan uppträdde då SPAF på scenen företrädd av bl.a. hr Olsson. Han var sannerligen ej blygsam utan utnämnde sig själv mer eller mindre till expert och läste högt ur den amerikanska tidskriften "Aviation Week" om hur förträffligt det var ordnat i USA på detta område. Det var ej annat än rent amatör-mässig argumentering vi fick höra och rätt påfrestande sådan för alla övriga, som deltagit i sammanträden och utredningar under flera år. USA är för övrigt inget mönsterland i vad gäller trafikledning. Hr Olsson, som bott i USA en tid och till och med flugit över Atlanten, bör veta att ett 100-tal av våra medlemmar flyger på USA och har så gjort under många år. Om några har väl dessa piloter jämte sina amerikanska kollegor erfarenheter från trafikledningssystemet i USA.

Nå, så till påståendet som kommit hr Olssons galla att bli grön. Vårt mål är positiv kon-

Vi är distributörer för eller representera nedanstående välkända fabriker:



Flygplansdäck och slangar



Flygtändstift och verktyg

Continental
LIGHT AIRCRAFT ENGINES
SUPPLIED BY ROLLS-ROYCE

Flygmotorer och reservdelar

Exide

Flygbatteri



Metallpropellrar

WEEMS

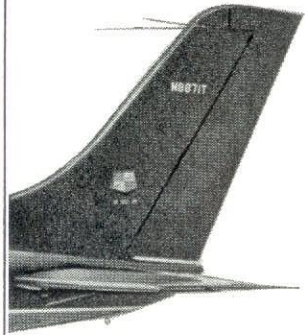
Navigationshjälpmedel
såsom nav.skiva, transportör, knäblock m. m.

Randolph
Products Co.

Spännlack och färger,
cellulosa och synt.lack

DUELLS AERO

Friggagatan 10, Göteborg C, tel. 031/19 21 05



Begagnade flygplan



AFFÄRSFLYG — FIRMAFLYG — SPORTFLYG

I utbyte mot nya Cessna har vi fått in följande:

Modell:	Single engine aircraft
1 KZ III	Sv. kr. 12.000:—
1 KZ III	" " 12.000:—
1 STINSON	" " 17.000:—
1 EMERAUDE	" " 28.500:—
1 SMARAGD	" " 40.900:—
1 CESSNA150 TRAINER	" " 59.000:—
1 CESSNA SKYHAWK	" " 77.500:—
	Twin engine aircraft
1 CESSNA 310	Sv. kr. 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

troll av allt luftrum! Det påståendet har ej gjorts. Skulle hr Olsson ändock, på grund av ovana i trafikledningssammanhang, uppfattat ett yttrande från vår sida på det sättet toges det härmed tillbaka! Jag skall ej göra mig till lärare, vi har i detta ämne utmärkta sådana i luftfartsstyrelsen. Vårt krav är däremot — liksom IFALPA:s, flygbolagen, IATA m.fl. — positiv kontroll av all luftfart i luftleder och terminalområden. Även här göres dock modifieringar med tex AFIS i mindre trafikerade leder. De kontrollerade luftlederna och TMA i Sverige utgör en ringa del av "all luftrum". Hr Olsson talar om störd grannsamja. Det är en överraskning för oss. Vi har — frånsett ett möte på luftfartsstyrelsen — ej haft någon kontakt med SPAF eller hr Olsson. Jag får det intrycket av hr Olssons anförande, att Svensk Pilotförening vill bli "herre på täppan", att det är vi som formar reglerna och bestämmer utvecklingen. SPAF utgör en remissinstans i denna säkerhets-

fråga, ytterligare sådana men mera kraftfulla är bl a flygvapnet och flygbolagen.

Avslutningen i hr Olssons anförande, "liksom andra frihetskamper kommer den inte att vinnas utan vidare", påminner mer om tiden för tillkomsten av "Arbetets söner" (1885) — kämpa för rättvisa, frihet och bröd — än om en debatt i trafikledningsfrågan inom luftfarten 1963.

När trafikpolisen vid ett tillfälle stoppade en "raggarbil", som körde för fort i fel riktning på en enkelriktad gata, svarade föraren: — Vi lever i ett demokratiskt och fritt samhälle, jag betalar min skatt och kör hur fasen jag vill! — Nej, svarade polismannen, frihet är rätten att göra allt som lagarna tillåter. Och tillåter lagarna ej VFR-flygning i luftleder, måste piloterna kvalificera sig för IFR-flygning — eller flyga utanför kontrollerat luftrum.

Göte Lindgren

ombudsman i Svensk Pilotförening (SPF)

T I L L S A L U



Succéboken
som verkligen handlar om
praktisk flygning

Du kan lära Dig flyga

nu även tillgänglig på
KSAK:s expedition

Pris inb. 15:—

Se anmälan och annons i KSAK-NYTT nr 6/63 sid. 26—27.

KSAK - Skeppsbron 40 Tel. 08/23 23 65

Dornier Do-28 STOL-flygplan

2-motorigt. 6-8-sitsigt. Marschfart 250 km/tim. Aktionstid ca 5 tim. Flygtid sedan nytt ca 500 tim. Säljes till mycket fördelaktigt pris. Service och pilot kan ordnas.

OSTERMANS AERO AB

Bromma flygplats, Bromma 10 - Telefon: 08/28 28 40

Tiger Moth med bogserkrok

Mot. kvarv. gångt. 900 tim. Modif. vevaxel. Ny stigprop. Utmärkt skick. Lev. nybesiktigad januari 1964. 8.500:—.
Tel. eft. 18.00: 031/41 28 28 (Micranders) el. 031/27 40 53 (Odmyr).

Cessna 172 Skyhawk 1961

Tot. gångt. 350 tim, m dubbl. radio, gyrorhorisont och gyrokompass. Ev. Super Cub som dellikvid. Svar till "Snar affär", KSAK-NYTT f v b.

"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

Standard Austria segelflygplan

Mars 1963 — "S"-serien, helt vitt, i skick som nytt. Tot. end. 70 flygtim. Testad och godk. av British A.R.B. £1.375 fritt London eller enl. överensk. Svar till The Standard Austria Syndicate, c/o London Gliding Club, Dunstable Downs, Dunstable, Bedfordshire, England.

Ny dagsaktuell teorikurs för privatflygare

Utarbetad enligt Kungl. Luftfartsstyrelsens syllabus

Innehåll: Flygmeteorologi	52: -
Flygteori	40: -
Flygplanlära	20: -
Luftnavigation	52: -
Studieplan för luftfartslagar	6: -
Motor- och instrumentlära	45: -

Summa kronor 215: - + porto

Komplett kurs med rättningstjänst endast 200: - portofritt

NORDWÆGERS KORRESPONDENSINSTITUT

Box 31 • Bromma 1

Ercoupe 415 D

Gångtid s.s.g.ö. plan och motor 375 tim. Mörkerutrustad.
Curt Almgren Tel. 031/42 26 94.

1 st Mooney Mark 21 (SE-CMU)

c:a 900 tim total gångtid i utmärkt skick, tillverkningsår 1961, säljs c:a 35 % under nypris.

1 st Beechcraft "Musketeer" 1963

demonstrationsflygplan säljs med avräkning för gångtid

Utnyttja säsongen, gör en god affär genom ett snabbt köp av ett av dessa flygplan.

AB FLYGLEVERANSER

Bromma Flygplats, Bromma 10

Tel. 08/28 91 90

Öka kunskaperna i radiotelefoni

Lyssna på flygtrafiken

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

FLYG-TILLBEHÖR KÖPING

U T H Y R E S

Piper Colt

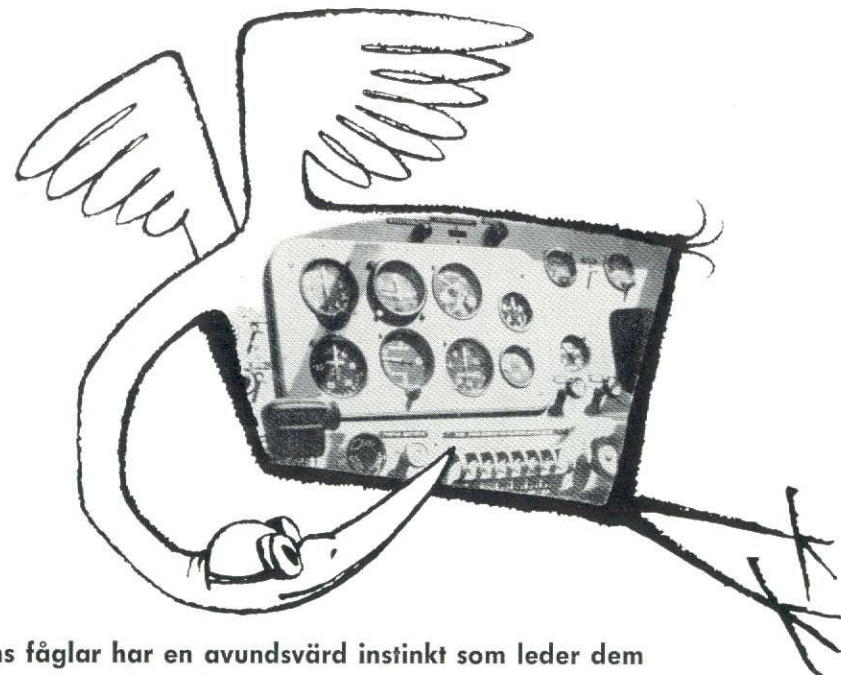
instrumenterad för mörkerflygning samt med radiokompass. Extratank för 6 tim. aktionstid. Uthyrer för längre eller kortare tid. Ing. Hans Renström, Hålsingborg.
Tel. 042/358 00.

ANSTÄLLNINGAR

Flyglärare

Välmeriterad flyglärare (förstelärare) erhåller anställning på flygplats i Norrland.

Svar till "God kamratanda" KSAK-NYTT f.v.b.



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

Navigationinstrument

Hastighetsmätare
Höjdmätare
Stigmätare
Längd lutningsmätare
Artificiella horisonter
Kompasser
Pitotrör
Venturirör

Kontrollinstrument

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

jämte många andra instrument för flygplan, helikoptrar och glidflygplan

Export på förmånliga villkor



MOTOIMPORT

Import- och exportföretag för bilindustrin

WARSAWA, Przemyslowa 26, P.O. Box 990,

Telegram: MOTORIM-WARSAWA