

# Pelle Persson VM-tvåa!

## *Svensk succé vid segelflygmästerskapen i Polen*

Arets stora segelflyghändelse — VM i Leszno i syd-  
 västra Polen — drucknade  
 värr i VM-fotbollen som  
 ägde rum samtidigt. Sma  
 notiser på några rader var  
 det enda som kunde upp-  
 letas i svenska pressen.  
 Träningsveckan och de bå-  
 da tävlingsveckorna blev  
 dock en minnesrik upple-  
 velse för de deltagande  
 svenskarna. Enligt prislis-  
 tan från SM förra året val-  
 de KSAK ut Irve Silesmo,  
 Pelle Persson och Harry  
 Molander att kriga med  
 världseliten, för första  
 gången i ett VM på andra  
 sidan järnridån. Silesmo och  
 Persson flög Zugvogel IV i  
 standardklassen och Mo-  
 lander Zugvogel III i öppna  
 klassen. Standardklassen  
 gjorde i år sin lyckade de-  
 but på VM och blir nog i  
 sättningen den sports-  
 ligt dominerande klassen.  
 Man kan dock icke förneka,  
 att många beundrande blic-  
 kar följde den öppna klas-  
 sens extrema konstruktio-  
 ner, tekniskt fulländade, en  
 utomordentligt vackra,  
 men de flesta dyra och



Standardklasseliten på seger-  
 pallen. Fr vänster: 2:an Pelle  
 Persson, Sverige, världsmästa-  
 ren A Witek, Polen och 3:an  
 H Huth, Västtyskland.

otänkbara för länder med intet eller litet statsunderstöd.

## TRÄNINGSVECKAN

Efter färd Trelleborg—Sassnitz—Berlin—Frankfurt an der Oder, anlände det svenska laget, totalt 12 man inklusive fru Silesmo, till Leszno den 10 juni och tilldelades ett präktigt tält med riktigt bra sängar. Under de följande 5 dagarna var väderet genomsnittligt gott efter polska förhållanden och Silesmo satte svenska rekord på 200 och 300 km triangelbana och tog därmed sin första diamant på köpet. En engelsk reservförare hopade in i stället för den ordinarie som hade huvudvärk och rafsade hem engelskt 300 km triangelrekord i förbifarten. Jugoslaven Komac blåste runt på ny världsrekordtid 308 km på 3 timmar 54 minuter! Otroliga 79 km/tim. Språkförbistringen vid ordergivningen var bekymmersam i början, men engelska godkändes som tredje officiellt språk efter svenskt förslag och allmän omröstning, och därefter kunde ordergivningen försiggå utan att likna "polsk riksdag". För övrigt kunde man konstatera, att tyska gick alldeles utmärkt att använda i hela Polen, speciellt om man vände sig till folk över 30 år. De flesta nationerna utnyttjade hela träningsveckan och på öppningsdagen var 37 piloter i öppna klassen och 24 piloter i standardklassen rustade till tänderna att börja:

## TÄVLINGSPERIODEN

**Öppningsöndagen** förflöt i vackert väder med mycket "högisar" och en flyguppvisning. Speciellt nervpirrande var en bogsering av ett segelflygplan med helikopter, där detta snart hängde rakt under och där-

## SVENSKARNAS DAGSRESULTAT

Poäng Total-  
plac.

### FÖRSTA DAGEN

Hastighetsflygn. t.o.r. 230 km  
**Standardklassen** (24 tävlande)

- |                        |      |  |
|------------------------|------|--|
| 1. A Witek, Polen,     | 1000 |  |
| 3. P Persson, Sverige, | 979  |  |
| 7. I Silesmo, Sverige, | 544  |  |

**Öppna klassen** (37 tävlande)

- |                           |      |  |
|---------------------------|------|--|
| 1. E Haase, Västtyskland, | 1000 |  |
| 12. H Molander, Sverige,  | 846  |  |

### ANDRA DAGEN

Hastighetsflygn. triangel 106 km  
**Standardklassen** (24 tävlande)

- |                        |      |   |
|------------------------|------|---|
| 1. A Witek, Polen,     | 1000 | 1 |
| 4. P Persson, Sverige, | 911  | 3 |
| 6. I Silesmo, Sverige, | 778  | 7 |

**Öppna klassen** (37 tävlande)

- |                           |      |    |
|---------------------------|------|----|
| 1. E Haase, Västtyskland, | 1000 | 1  |
| 14. H Molander, Sverige,  | 715  | 11 |

### TREDJE DAGEN

Distansflygn. på given kurs  
**Standardklassen** (24 tävlande)

- |                           |      |    |
|---------------------------|------|----|
| 1. H Tandefelt, Finland,  | 1000 | 4  |
| 2. P Persson, Sverige,    | 996  | 2  |
| 20—21. I Silesmo, Sverige | 131  | 11 |

**Öppna klassen** (37 tävlande)

- |                               |      |    |
|-------------------------------|------|----|
| 1. A Deane-Drummond, England, | 1000 | 2  |
| 33. H Molander, Sverige,      | 99   | 18 |

### FJÄRDE DAGEN

Hastighetsflygn. 92 km  
**Standardklassen** (24 tävlande)

- |                         |      |    |
|-------------------------|------|----|
| 1. J Horma, Finland,    | 1000 | 5  |
| 13. P Persson, Sverige, | 498  | 1  |
| 21. I Silesmo, Sverige, | 165  | 16 |

**Öppna klassen** (37 tävlande)

- |                           |      |    |
|---------------------------|------|----|
| 1. E Haase, Västtyskland, | 1000 | 1  |
| 17. H Molander, Sverige,  | 705  | 16 |

### FEMTE DAGEN

Fri distansflygning  
**Standardklassen** (24 tävlande)

- |                          |      |    |
|--------------------------|------|----|
| 1. J Horma, Finland,     | 1000 | 4  |
| 3—4. I Silesmo, Sverige, | 996  | 15 |
| 9. P Persson, Sverige,   | 875  | 2  |

**Öppna klassen** (37 tävlande)

- |                                |      |    |
|--------------------------------|------|----|
| 1. J Kumpost, Tjeckoslovakien, | 1000 | 11 |
| 16. H Molander, Sverige,       | 840  | 15 |

### SJÄTTE DAGEN

Distansflygn. på given kurs  
**Standardklassen** (24 tävlande)

- |                            |      |    |
|----------------------------|------|----|
| 1. H Huth, Västtyskland,   | 1000 | 3  |
| 11—12. P Persson, Sverige, | 827  | 2  |
| 15—16. I Silesmo, Sverige, | 738  | 14 |

**Öppna klassen** (37 tävlande)

- |                          |      |    |
|--------------------------|------|----|
| 1. N Goodhart, England,  | 1000 | 2  |
| 22. H Molander, Sverige, | 732  | 15 |



*Tolv personer  
ingick i den  
svenska trup-  
pen vid segel-  
flyg-VM i  
Leszno 12—19  
juni.*



*Polske rege-  
ringschefen  
Józef  
Cyrankiewicz  
på besök i  
det svenska  
lägret.*

med gjorde en urkoppling och föll baklänges ett hundratal meter.

**Första tävlingsdagen** bjöd på en tur- och returflygning ned mot teckoslovakiska gränsen om 230 km i en typisk vackert-vädersituation. Persson och Molander gick "runt" på nästan samma tid, vilket gav 3 resp 12 i platssiffror. Silesmo måste landa på återvägen. En rolig historia berättades denna dag om en pilot från ett av våra grannländer: Han flög litet för långt på utvägen, men kom i alla fall fram till en flygplats med både bokstavstecken och segelflygplan på, lade sig att kurva i termiken och fick så småningom sällskap med en motorkärra, som flög intill honom och bar sig litet underligt åt. Föraren pekade upprepade gånger på sina nationalitetsbokstäver och så, där stod

OK och det betydde ju Tjeckoslovakien och då fick vår broder mycket brått om att flyga norrut igen för att leta rätt på ett annat flygfält med bokstav på.

**Andra tävlingsdagen** var vädret ännu stabilare och det bjöds på en liten triangel på 106 km. Persson och Molander åkte runt och fick platserna 4 och 14. Silesmo landade ute igen. Säkerhet i ledningen var redan nu både Haase från Väst-Tyskland och Witek på hemmaplan med 2 1000-poängare vardera.

**Tredje tävlingsdagen** började vädret bli ostadigt. Redan vid starten drog utlöparna till en gammal oklusionsfront in över flygplatsen och dagen blev mycket chansartad. Uppgiften att flyga till Warszawa blev för svår och då ingen nådde fram, räknades tävlingen i stället som sträckflygning

på given kurs. Molander och Silesmo landade redan efter c:a 30 km medan Persson gnetade sig fram till andra plats på 250 km endast 32 km efter vinnaren i öppna klassen. Redan nu började våra finska bröder Tandefelt och Horma att arbeta sig upp mot toppen i standardklassen med KA-6 och PIK-3C genom att ta platserna 1 och 3. På kvällen kom en kraftig åskfront och rev ned en massa av festarrangemangen och ställde till med översvämningar överallt. Redan vid ordergivningen gavs besked om att morgondagen skulle bli vilodag och naturligtvis blev morgondagen en strålände termikdag med en polskas flygning till 480 km. Sedan följde ytterligare 2 regndagar och lägerplatserna började bli små kärr. Det svenska tältet stod litet högre och vi klarade oss från översvämningar.

**Fjärde tävlingsdagen** satsades litet försiktigare från ledningens sida och en medvindsflygning i "vattenmelon" på 92 km fick räcka. Persson och Molander gick fram till målet på medelmåttiga tider medan Silesmo såg målet sjunka framför näsan på sig och fick landa 500 meter kort. Horma tog sig fram på dagens snabbaste tid i såväl öppna som standardklassen.

Följande dag började mulet och slopades kl 13 som tävlingsdag. Följden blev ju att kl 14 var det strålände flygväder som räckte till långt in på kvällen med småfronter och en och annan åskknall. Oj vad många höjddiamanter som kunde ha gjorts då. Sedan kom äntligen den

**Femte tävlingsdagen** och därmed det stora äventyret: fri distansflygning. Vädret såg inte särskilt lovande ut

*Forts. sista sid.*

## Jodelbyggarnas antal ökar

### Nya kurser genomförda i år

Sommaren 1957 fick 16 deltagare från skilda håll i landet lära sig att bygga Jodel D-112, den franska tvåsitsaren som av KSAK utvalts till enhetstyp för svenska amatörbyggare. Dessa första Jodel-amatörer samlades i år 14—19 juli till en repetitionskurs i Västerås.

Sexton nya Jodel-byggare har utbildats i år vid en Västeråskurs under tiden 2—15 juli. Följande elever deltog: Maskinholder Olav Alendal, Dagsland (Norge); Herr Olle Andersson, Sundsvall; Civilingenjör Olle Berndtsson, Slite;

Herr Nils Brüel, Holte (Danmark); Köpman Kjell Edgren, Ekshärad; Ingenjör Birger Ericsson, Skönsberg; Stud Ola Fahlnaes, Göteborg; Kontrollant K-E Gustafsson, Göteborg; Målare Richard Haggren, Västerås; Fotograf Harald Johansson, Kolsva; Byggnadsingenjör Nils Johansson, Oskarshamn; Chaufför Nils Karlsson, Västerås; Snickare Edvin Norman, Smedjebacken; Rörmontör Vilgot Olsson, Alfta; Mekaniker Holger Rengman, Arendal; Folkskollärare Ingemar Skärberg, Harnäs.

## FALUFLYGARE FANN

### FÄRDIGT FLYGSTRÅK

Redan under förberedelserna för Årets Flygshow på Rommehed fann man Faluborna vara ett mycket flygsinnat släkte. Nu har man konstaterat att Rommehed ligger för långt från Falun och att många företagare i Falun skulle vara betjänta av att kunna nyttoflyga från hemstaden.

Nu visar det sig att nu toflyget i länshuvudstaden har ett fält med 1.500 meter långa banor inom räckhåll vid Främby gård, 2,5 km från stadscentrum. Man siktar emellertid på ett landingstråk enligt Luftfartstyrelsens minimimått av storleken 600 × 50 meter och då anläggningen endast kräver smärre röjningsarbeten och täckdikning torde det inte dröja så länge till förrän den gamla fina industristaden Falun dokumenterar sin framsynhet och sitt flygsinne genom att upplåta ett flygstråk till stadens nyttoflygare.

Dornier DO 27 som visas på Årets Flygshow i pingstas har representanter för några av dalaindustrierna visat synnerligen stort intresse. Den maskinen klarar ju också en start eller landing med sex personer ombord på en sträcka av 100 meter.

## NYA BESTÄMMELSER FÖR ANSÖKAN OM FLYGDA

KSAK utarbetar f. n. nya anvisningar och nya blanketter för de flygklubbar som önskar anordna flygdagar. Atgärden har vidtagits för att bringa större reda i ansökningarna och i planeringsarbetet.

## BERTIL FLORMAN BLIR ARLANDACHEF

Ordföranden i KSAK:s VU Ingenjör Bertil Florman har lämnat Bromma efter 22 tjänstgöringsår som flygplatschef. Han har under åren ökat personalen från 150 till 5.500 man och har glatt sig åt en ständigt ökad passagerarfrekvens från 52.000 år 1937 till 710.000 år 1957.

Som flygplatschef på det

mera fjärran från huvudstaden belägna Arlanda tillträder Bertil Florman officiellt någon gång på höstkanten 1959 men redan nu har han fått ta itu med planerings- och organisationsarbetet.

Som t f flygplatschef på Bromma tjänstgör sedan 27 juli 1. trafikledaren Frank af Petersens.

## NORDISKA MOTORFLYGTÄVLINGEN KOMBINERAS MED GS-KONFERENS

KSAK har till de nordiska ländernas aeroklubbar översänt ett programförslag avseende Nordiska Motorflygtävlingen i Norrköping 6—7 september.

Enligt förslaget hålles briefing på lördagen kl 10.00. Därefter följer tävlingens navigeringsprov kl 12.00—16.00. På söndagen planeras briefing kl 09.00, medan landnings- och specialprov genomförs kl 10.00—15.00. Efteråt följer gemensam middag med prisutdelning.

En skärgårdsutflykt ingår i måndagens program, som även inrymmer en diskussionsafton, där KSAK hoppas att många representanter utöver de tävlande skall delta från alla nordiska aeroklubbar.

På tisdagen slutligen planeras ett generalsekretäremöte, där bestämmelserna för Nordiska Motorflygtävlingen, kartfrågor, air touring card och övriga frågor av gemensamt intresse kommer att behandlas.

# MOTORFLYGDEBATTEN

De tätt duggande inläggen i motorflygdebatten bådär gott för småflygets framtid. Billy Huzells amerikabrev i majnumret bragte sinnena i svallning. Kjell Ahlbergs insändare i julinumret hade ungefär samma effekt som en mindre atombomb och nu är det en nyttoflygares tur att komma till tals. KSAK är medveten om att uppgifter som påtalas i insändaren måste bearbetas. Artikeln är signerad Gösta Cassel, Örnsköldsvik.

Billy Huzells och Kjell Ahlbergs artiklar i de två föregående numren av KSAK-NYTT har tagit upp ett aktuellt och intressant problem — det svenska småflygets framtid. Jag skulle vilja göra några reflexioner i denna fråga. Först och främst:

## Varför flyger man?

Normala och nyttoinriktade människor flyger för att komma från en plats till en annan på kortaste tid och bekvämmaste sätt. Med andra ord rena nyttosynpunkten. Det låter kanske krasst i en sportflygares öron, men kom ihåg, att om inte nyttan motiverar flygningen, så kan vi beställa gravölet direkt. Flygning är en dyr sport, men sett ur nyttosynpunkt är det billigt att flyga. När det gäller att försöka påverka myndigheter och företagsfolk, så undvik därför ordet "sportflyg". Kalla det affärsflyg, reseflyg eller nyttoflyg, vilket ju också ofta är riktigare benämningar. Jag har hört detta sägas förut, men det kan tydligen inte nog ofta uppgåpas.

Hur underligt det än låter tycks de s. k. sportflygarna inte riktigt ha förstätt vilken nytta man kan ha av flyget. Fråga på en klubb om landningsmöjligheterna i granngården den eller den. Det har man oftast inte en aning om, trots att man många gånger måste haft anledning att besöka staden. Men si, när sportflygaren skall resa någonstans, då tar han bilen. När han flyger, då stjärtsvänger han kring hemmafältet. Också ett sätt att propagera för flygets idé.

## Vad är då den första förutsättningen för att man skall kunna flyga från en plats till en annan?

Jo, att man har en plats att starta från och en plats att landa på. Vi behöver inte flygfält — vi behöver flygstråk, massor med flygstråk. Det är kanske att klyva hårstrån, men säg "flygfält" till en kommunalman, så får han en medlidksam och mildt överseende skiftning i blicken och snart har det förslaget lagts till handlingarna. När det gäller anlägg-

gande av nya flygstråk, kan klubbarna givetvis göra mycket och en del har gjorts av energiska klubbledningar. Men oftast räcker inte klubben. Här har KSAK en av sina viktigare uppgifter. Jag vet att KSAK sänt ut cirkulär till kommuner runt om i landet om nyttan av att anlägga flygfält. Dessa cirkulär ha säkerligen också förvarats väl — i något arkiv på kommunalkontoret. Här behövs personlig påverkan. Energisk. Vältalig. Vederhäftig. Av folk som kan förmodas ha insikter och erfarenhet på området. Klubbarna i allmänhet kan inte förväntas ha alla dessa kvalifikationer samlade. Däremot kan KSAK ha det. Jag vill påpeka, att detta inte är någon kritik av KSAK:s hittillsvarande verksamhet på detta område, utan ett positivt förslag, och jag tror, att en kraftig insats här skulle vara av väsentlig betydelse för det svenska småflygets framtid.



10.00—14.00  
Förprogram

14.00—16.30  
Huvudprogram

Och man skulle bl. a. kunna förhindra sådan "framsynthet", som visas i järnvägsknutpunkten Vännäs, där köpingen hailer på och bryter upp de permanentade banorna på ett väl beläget flygfält.

En annan av KSAK:s uppgifter — om jag får fortsätta att påbörja KSAK arbete — borde enligt min mening vara att se till, att det finns en aktuell och i möjligaste mån fullständig förteckning över landningsmöjligheterna inom landet. I medlemsboken finns visserligen en förteckning över civila flygplatser, men den är inte på långt när uttömmande. Dessutom finns ju en hel del militära flygfält, som man kan få tillstånd att använda. Även stråk av relativt enkel kvalitet är av intresse för privatflygaren. Och att vi inte kan få någon service ens på de större flygplatserna, det har vi väl blivit så vana vid, att vi inte längre tänker på, utan i stället inrättat oss efter. Servicen kommer inte förrän vi flyger i större utsträckning och det kan vi inte göra, förrän vi fått fler landningsmöjligheter och vetskaper om dem.

Det torde väl stå ganska klart, att det som skall få småflyget livskraftigt är *affärsflyget*. Det är det som skall skapa det ekonomiska underlaget för flygstråk, service och — sportflyg. När vi talar om flyg utanför den lilla kretsen av fantaster, så är det nyttan, ekonomin och användbarheten vi skall betona, inte hur underbart det är att sitta uppe i luften och svänga. Vi skall heller inte som Ahlberg så riktigt påpekar, sätta på oss certifikatinnehavare någon gloria, utan tala om flygningen som den verkliga är — en historia, där omdömesförmågan är väsentligt viktigare än aldrig så utomordentliga fysiska förutsättningar. Och dom vi skall försöka påverka, det är dom, som kan ha *nytta* av flyget i sin dagliga gärning — folk som reser.

# Nyttoflygaren Sornin

## Jodelflög Lyon-Bromma på 180 liter

M Sornin, som redan förra året besökte KSAK och som demonstrerade sin Jodel D-112 för deltagarna i Sveriges första Jodel-kurs, flög i sällskap med sin bror den 29 juli från Lyon och landade på Bromma efter 10 tim 20 min flygning via Strassbourg, Hannover och Malmö. Marschfarten var 170—175 km/tim och den

totala bensinförbrukningen 180 liter.

Detta belägg på Jodel-flygplanets utomordentliga driftsekonomi torde ytterligare sporra alla landets Jodel-byggare till forcering av byggena. Vilka semoterperspektiv utbreder inte för Jodel-amatorerna inför sommaren 1959!

---

## Den flygande aktersnurran

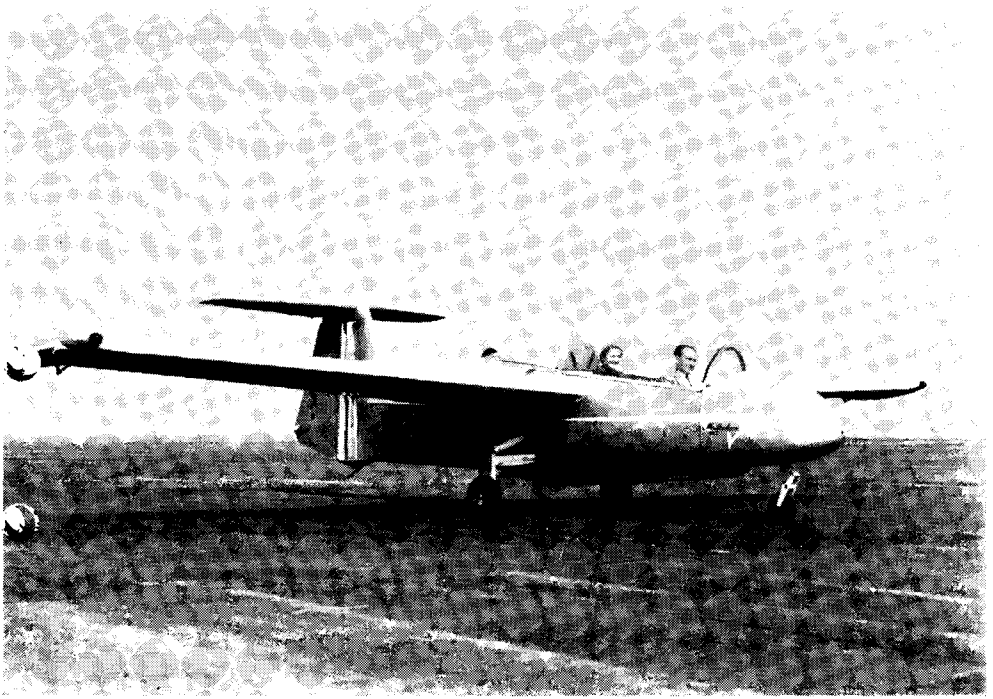
En intressant nykomling inom flygvärlden är Rheinflugzeugbaus kombinerade segel- och motorflygplan, RW 3.

Planet, som drives med en 65 hk Porsche flygmotor, har propellern monterad i stjärten, framför rodrer, vilket anses innebära många fördelar, ökad driftsekonomi bättre utnyttjande av motorstyrkan samt fördelaktigare aerodynamiska egenskaper. Propellern kan vertikaltställas i flykten och därigenom omvandlas planet till segelflygplan. Vid en bensinförbrukning på 17 liter i timmen uppnås en medelmarschhastighet av c:a 180 km/tim, topphastigheten ligger omkring 210 km/tim. Glidtalet är 1:25. Vingförlängningarna är avtagbara och vingtankar, rymmande 30 liter vardera, kan påmonteras, vilket gör planet användbart såsom reseflygplan, då därigenom

tankkapaciteten ökas från 60 till 120 liter.

Landningsstället, som är indragbart, är av trehjulstyp (med noshjul) och planet är även försett med skida, för landning på kort sträcka eller ojämn mark. En specialanordning kan levereras, vilken tillåter att vingarna fällas bakåt längs flygkroppen, så att planet kan transporteras på landsväg på egna hjul. Vingarna äro av helmetall och flygkroppen ytbehandlad så att planet kan förvaras utomhus utan att taga skada.

RW 3 har DK, självstart, dubbelbatteritändning och kompressor. Bakre sätet är så högt placerat att alla instrument kan överblickas. Kabinen är uppvärmd och dess placering framför motor och propeller gör den fri från störande motorgaser och propellerbuller och ger fri sikt.



## RW-3

### UNIKT I SIN KLASS FÖR:

MOTORFLYGNING

SEGELFLYGNING

KONSTFLYGNING

ÖVNINGSFLYGNING

KLUBBFLYGNING

LÅNGRESOR

MÅNGSIDIGT — ÖÖMT — DRIFTSBILLIGT

Idealiskt för klubbar och sportflygare

GENERALAGENT: **Chematex AB, Malmö 1**

TEL. MALMÖ 153 31, 153 32

# MOTORFLYGCHEFERNAS PROBLEM

## Utredningsresultaten deklarerar

Vid KSAK:s Motorflygchefskurs i december 1957 uppställdes en lång rad frågor som KSAK åtog sig att närmare utreda. I kursreferatet (KSAK-NYTT 1/58, sid 7) uppräknades en del av de viktigare frågorna. Här nedan blir övriga frågor besvarade, och därmed ger KSAK sin redovisning för hur det i vissa avseenden ganska vidlyftiga utredningsarbetet har fortskridit:

### Anskaffande av flyglärare som kan ambulera

Tillgången på flyglärare är väsentligt mindre än behovet. Några reselärare torde inte kunna uppbringas f. n.

### Redovisning av flygtid då två certifikatinnehavare flyger tillsammans

Som regel är det endast den pilot som sitter på ordinarie förarplats som får tillgodoräkna sig flygtid. Luftfartsstyrelsen har emellertid meddelat att det finns vissa utsikter att man kan medgiva att flygtiden får räknas av båda piloterna, exempelvis vid inflygning på ny flygplantyp. Det gäller här ett slags lärartjänst utan officiell behörighet. Ett officiellt meddelande från Luftfartsstyrelsen bör avvaktas!

### Passagerare vid skogsbrandflygning även som utbildning av skogsbrandflygare

Se driftsbestämmelserna p. 4. (Sid. 9.)

### Tillstånd för lågflygningsuppdrag

Se driftsbestämmelserna p. 2.5. (Sid. 9.)

Ändrade bestämmelser för bogsering av segelflygplan så att lärare kan medfölja i motorflygplanet under bogsering då flygplantyp med särskilt god stigförmåga användes

Då ekipagets stighastighet är betryggande (t ex min 1,5—2,0 m/sek) kan lärare få tillstånd att medfölja. Tillstånd kommer att lämnas från fall till fall. Frågan utredes vidare.

### Kan Lfs' Informationscirkulär och Luftvärdighetsanvisningar tillställas alla certifikatinnehavare?

Bl a av kostnadsskäl är det f n inte möjligt för Luftfartsstyrelsen att åstadkomma en gratisdistribution. Prenumeration hos Lfs är dock möjlig.

### Förenklad kvartalsrapport

Den 1.7.57 utgavs en ny upplaga. Uppgifterna som infordras ligger till grund för Lfs' officiella privatflygstatistik. En förenkling genom minskning av antalet begärda uppgifter är sålunda f. n. inte möjlig.

### Förenklad färdplan att ifyllas vid färd från en ort till en annan

En enklare färdplan håller på att utarbetas och kommer efter hand att tillställas motorflygcheferna.

### En särskilt instruerad person (icke certifikatinnehavare) borde kunna få tillstånd att sköta gasreglaget vid start av motor

Lfs har fått en framställning i ärendet från Östra Sörmlands Fk och har frågan under utredning.\*

### Checklistor bör utarbetas för samtliga flygplantyper

Lfs kommer efter hand att utarbeta sådana checklistor för aktuella flygplantyper.

### Får flygmotor köras på vanlig bilbensin och kan i sådant fall restitution erhållas

Motorflygplan får aldrig köras på vanlig bilbensin! (Se KSAK-NYTT 2/58 sid. 2).

### Kan restitution på flygbensin erhållas per 6 och 12 månader?

Nu gäller 3 månader (500 lit förbrukning som gräns). Generaltullstyrelsen anser sig icke kunna medgiva ytterligare restitution.

### Förteckning över aktuella blanketter

Sådan förteckning kommer att tillställas motorflygcheferna.

### Undersök om premie per flygtimme (kaskoförsäkring) kan tillämpas

Frågan kan f n inte lösas praktiskt meddelar försäkringsexpertisen.

### Uppgör PM över klubbför-säkringar

En uttömmande redogörelse har lämnats i KSAK-NYTT 1/58 sid. 5.

### Kollektiv passagerarförsäkring (i likhet med Flygvapnets)

Frågan är under vidare utredning.

### Undersök möjligheterna att erhålla FV 300000 karta samt navigeringssskivor

KSAK har från FV erhållit ett antal kartor i sk. 1:300 000 och f o m slutet av augusti kan klubbarna rekvirera av dessa kartor. Navigeringssskivor och färdplanstabeller kommer även att kunna rekvireras vid samma tidpunkt. KSAK har t...

\* Luftfartsstyrelsens Informationscirkulär nr 41/1958 av den 7 augusti handlar om HAVERI OCH TILLBUD VID START AV FLYGMOTORER och rekommenderas för ingående studium. Det torde ha kommit alla landets certifikatinnehavare tillhanda.



## STOR INVENTERING PÅGÅR AV FLYG- FÄLT OCH FLYG- STRÅK FÖR PRIVAT- FLYGET

KSAK kommer inom kort att kunna publicera en i det närmaste fullständig förteckning över alla de landningsmöjligheter som f n står till privatflygarnas förfogande vid färd inom landet. Trafikled J O Ohlsson håller på med sammanställningen av uppgifterna.

## KLUBBNYTT

Bollsta Flygklubb, nyan-sluten till KSAK, har till sin förste ordförande utsett Verkmästaren Bertil Thunström, Bollstabruk. Byggmästare Bengt Björklund, Kramfors, är sekreterare. Medlemsantalet är vid starten 10 man.

Ny sekreterare i Skultuna Flygklubb är Berit Collin, Box 527, Skultuna.

Ljungbyheds Flygklubb, F 5, Ljungbyhed har valt 1. trafikledare Sven Bjarle till sekreterare. Ordföranden, Byggmästare Sune Hermansson är bosatt i Bjuv.

löfte om ett parti enkla skivor och tabeller, vilka iordningstänkta av Esso i reklamsvfte.

Rapport över lärorika haverier till klubbarna och ev plancher (gen USA)

Frågan är under behandling.

Bestämmelserna för inflyvning på olika flygplantyper överses och förenklas

Förenklingar har medgivits från fall till fall med gott resultat. Utredning pågår inom Lfs.

# Bronstopparna räddas!

## Blyfri bensin för Gipsy-motorer

LFS har jml Luftvårdighetsanvisning nr 11 av den 5 maj 1958 medgivit, att Gipsy Major I försedda med bronstoppar får köras på 80/87 oktand och en blyhalt av max 0,15 intill årets slut på vissa villkor. Därefter skall samtliga bronstoppar utbytas mot aluminiumtoppar. Det nöjet kostar c:a 4.000 kr.

Redan innan cirkuläret utkommit, hade KSAK in-

lett underhandlingar med oljebolagen ang införsel av blyfri 73 oktand bensin. På detta bränsle får bronstoppförsedda motorer köras utan restriktioner.

Enligt meddelande från oljebolagen — vilka visat utomordentligt stort tillmötesgående i denna fråga — kommer blyfri 73 oktand bensin att kunna tillhandahållas inom landet någon gång under hösten.

# KLUBBARN RUSTAR

## FÖR HJÄLPFLYGET

### LFS' DRIFTSBESTÄMMELSER KLARA

I aprilnumret av KSAK-NYTT publicerades KSAK:s utkast till driftsbestämmelser för den nya hjälpflygorganisationen. På grundval av detta förslag har Luftfartsstyrelsen 1 juni utfärdat officiella driftsbestämmelser (SB 106/1958) och eftersom dessa kan ha stort intresse för varje svensk privatflygare publiceras här de kompletta bestämmelserna.

Hjälpflygverksamheten, sådan den är avsedd att bedrivas inom KSAK-klubbarna, innebär på sätt och vis en yrkesmässig flygverksamhet, även om ersättning endast får uttagas för självkostnaderna. Kravet på att de klubbarna som bedriver hjälpflygverksamhet skall ha en motorflygchef och en tekniskt ansvarig person är alltså rimligt. Hos många av klubbarna är personalfrågan redan ordnad, men det skadar inte att de båda nyckelposterna besätts snarast inom alla klubbarna, så att man inte behöver riskera att en lokal grupp certifikatinnehavare står

utanför hjälpflygorganisationen när den sätter igång. Följande flygklubbar har 1 augusti ansökt om godkännande av motorflygchefer och tekniskt ansvariga.

Aeroklubben i Göteborg  
Aeroklubben i Malmö  
Borlänge-Domnarvets Fk  
Ovansiljans Fk  
Gävlebygdens Fk  
Kiruna Scoutkårs Fk  
Linköpings Fk  
Malungs Fk  
Sportflygklubben, Karlstad  
Varbergs Fk  
Västerdalarnas Fk  
Västerås Fk  
Östersunds Fk

Speciella bestämmelser för civil luftfart.

SB 106/1958.

## HJÄLPFLYG

1. Begreppsförklaring
- 1.1 Med hjälpflyg förstås i dessa bestämmelser allmännyttigt flygverksamhet såsom deltagande i

- räddningstjänst, skogsbrandbevakning, civilförsvarsövning, trafikövervakning eller annan därmed jämförlig flygverksamhet, som utföres av till Kgl Svenska Aeroklubben (KSAK) anslutna flygklubbar.
2. *Allmänt*
  - 2.1 För utförning av hjälpflyg erfordras tillstånd av Lfs. Tillstånd meddelas endast under förutsättning att nedanstående föreskrifter äro uppfyllda.
  - 2.2 Ansökan om tillstånd att utöva hjälpflyg skall upprättas i enlighet med anvisningarna i mom 8 nedan.
  - 2.3 KSAK äger utfärda för de skilda verksamhetsgrenarna erforderliga tillämpningsföreskrifter.
  - 2.4 Ersättning för utförande av hjälpflyg må av flygklubb uttagas till högst det belopp, som motsvarar flygningens självkostnad. Förare vid hjälpflyg äger icke mottaga ersättning för sitt uppdrag utöver ev traktamente och resekostnadsersättning.
  - 2.5 Vid flygning på lägre höjd än 150 meter erfordras särskilt tillstånd av Lfs. Konstflygning (avancerad flygning) får icke utföras.
  3. *Materiel*
  - 3.1 Luftfartyg får användas för hjälpflyg endast under förutsättning att det av KSAK förklarats lämpligt för den avsedda verksamheten.
  - 3.2 Hangar och verkstad skall disponeras i den utsträckning, som erfordras för materielens skötsel och vård.
  - 3.3 För tillverkning och underhåll av flygmateriel utfärdade bestämmelser skola iakttagas (se BCL — L 1.9).
  4. *Personal*
  - 4.1 Vid klubben skall finnas en av KSAK godkänd *motorflygchef*. Det åligger denne, bland annat,
    - 4.1.1 att utarbета för flygverksamheten inom klubben erforderliga detaljföreskrifter;
    - 4.1.2 att godkänna planläggningen av varje flyguppdrag samt att därvid övertyga sig om att uppdrag planlägges i överensstämmelse med gällande bestämmelser för civil luftfart;
    - 4.1.3 att tillse att uppdrag lämnas till förare, som bedömes besitta erforderlig kompetens för dess utförande; samt
    - 4.1.4 att till Lfs — med kopia till KSAK — avgiva dels statistiska uppgifter i enlighet med föreskrifterna i mom 4.2 i BCL — D 1.4, och dels en kortfattad årsredogörelse över viktigare tekniska och operativa iakttagelser i samband med verksamheten. *Anm.* Vid förfall för motorflygchefen äger denne rätt att utse förare, som är av KSAK godkänd för ändamålet, att tjänstgöra såsom motorflygchef.
  - 4.2 Vid klubben skall finnas en av KSAK godkänd *tekniskt ansvarig person*. Det åligger denne, bland annat,
    - 4.2.1 att tillse att flygmaterielen hålles i luftvärdigt skick samt att för flygmaterielens skötsel och vård erforderliga föreskrifter finnas tillgängliga.
  - 4.3 *Förare*, som utför hjälpflyg, skall
    - 4.3.1 vara svensk medborgare;
    - 4.3.2 inneha gällande privatflygarecertifikat;
    - 4.3.3 ha minst 100 flygtimmar vid utförande av uppdrag, om jämväl annan person medföljer, och minst 50 flygtimmar, då föraren är ensam i flygplanet; samt
  - 4.3.4 vara av motorflygchefen godkänd med hänsyn till kunnsighet, gott omdöme och ansvarsmedvetande.
  - 4.4 Ombord å luftfartyg får endast medföras personer, som erfordras för uppdragets fullgörande.
  5. *Flygförberedelser och säkerhetsutrustning*
  - 5.1 IFR-flygning och mörkerflygning får utföras endast med särskilt godkända luftfartyg och flygbesättningar och i enlighet med i BCL — T 1, BCL — D 1.9, BCL — U 1.2, BCL — U 1.3 och BCL — U 1.5 angivna bestämmelser.
  - 5.2 Därest för IFR-flygning eller mörkerflygning godkända luftfartyg och flygbesättningar icke finnas att tillgå, skall flygning utföras enligt VFR-bestämmelserna resp under dager.
  - 5.3 Sjöflygplan skall vara utrustat med lätt tillgängliga och av luftfartsstyrelsen godkända flytvästar till minst det antal, som svarar mot antalet ombordvarande personer. Enahanda föreskr. gälla även för landflygplan, varmed flygning företages från isbelagda vattenområden, vare sig flygplanet är försedd med hjul- eller skidlandstär, eller som framföres över vatten på sådan höjd, att land icke med säkerhet kan uppnås genom glidflykt med stoppade motorer.
  - 5.4 Luftfartygs bränsle- och oljeförråd skall beräknas så att det motsvarar förbrukningen för den aktuella flygningen ökat med erforderlig kvantitet reservbränsle för flygningens säkra genomfö-

rande. Tankningsbesked skall upprättas.

5.5 Beträffande säkerhetsbälten, dubbelkommandoutrustning och tobaksrökning gälla bestämmelsen i BCL — D 1.7.

6. *Försäkringar*

6.1 Föreskrifterna i mom 3.1 i BCL — D 1.1 angående tredjemansskadeförsäkr. böra iakttagas. Därjämte bör finnas försäkring för passagerare.

7. *Start- och landningsplatser*

7.1 Bestämmelserna i BCL — D 1.2 skola iakttagas.

8. *Ansökan*

8.1 Ansökan om tillstånd att utöva hjälpflyg skall ställas till Lfs och ingivas till KSAK, som har att med eget yttrande vidarebefordra den till styrelsen. Ansökningen skall upprättas i enlighet med av KSAK tillhandahållt formulär och innehålla uppgifter angående:

8.1.1 Den sökande klubbens namn, hemvist och postadress;

8.1.2 Den avsedda verksamhetens art (jfr mom 1.1 ovan);

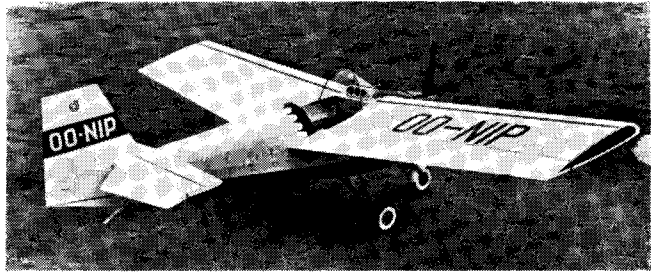
8.1.3 Motorflygchefens namn, yrke, nationalitet, hemvist och postadress samt certifikattyp och certifikatnummer ävensom unnådd flygtid och övriga meriter;

8.1.4 Den tekniskt ansvarige personens namn, yrke, nationalitet, hemvist och postadress samt ev certifikattyp och certifikatnummer och övriga meriter;

8.1.5 Till sökandens förfogande stående hangarer och verkstadslokaler;

8.1.6 De luftfartyg, som avses skola användas i verksamheten.

Upphäver SB 105/1958.



### TIPSY "NIPPER" — NYTT BYGGSATSFLYGPLAN MED VOLKSWAGENMOTOR

Fairey Aviation presenterar ett nytt lättviktsflygplan, Topsy "Nipper", som kommer att tillhandahållas både flygklart och i byggsats, särskilt iordningställd för amatörbyggarna. Flygplanet är utrustat med en 30 hkr VW-motor, har en marschfart av 105 km/tim och beräknas komma att kosta under 1.000 pund fär-

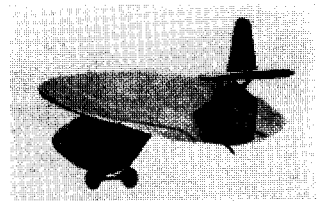
digt och 375 pund i byggsats. Därutöver får emellertid amatörbyggaren räkna med att betala 175—275 pund för motorn, beroende på vilket tändsystem som väljes samt 50 pund för propeller, instrument etc.

Flygplanet tillverkas av Avions Fairey S A i Gosse- lies, Belgien.

### RYSKT DISKOPLAN LÖSER VTOL-PROBLEMET? DISKOPLAN-GLIDARE TURBOJETISERAS

Ett ensitsigt diskoplan, konstruerat av M V Sukhanov, har enligt Aviation Week prövats under skilda förhållanden och befunnits utomordentligt lättmanövrerat, stabilt i alla regimer och praktiskt taget spinn-säkert. Vingen är cirkelrund med 3,5 meters diameter. Förutom konventionella roder finns "side flaps" som fälls nedåt under bögsering för att förhindra pendling.

En ny version av diskoplanet kommer att utrustas med ett lätt turbojetaggregat vilket kommer att ge



diskoplanet en topphöjd av 2—3000 meter.

Syftet med de fortsatta försöken uppges vara utveckling av konstruktioner för VTOL och STOL, d v s **vertical take off and landing** resp. **short take off and landing**.

## FLYGLOTTERIET!

DRAGNING 23 SEPTEMBER

## PASS PÅ —

### GLIDAREN ÄR HISTORISK!

En och annan glidare gör visserligen ännu god tjänst ute bland klubbarna, men några nya glidflygplan kommer knappast att se dagens ljus. De gamla praktiga "skrindorna" håller på

att bli historiska och vi gamlingar som varit med om att smekas hårdhänt av vindarna efter en gummirepsstart med G 9 från startbryggan på Allebergs Västhang, vi vinkar ett ve-modigt farväl till de gamla trotjänarna och hoppar med friskt mod upp i Bergfalkar,

### EN SPÅNSTIG 55-ÅRING

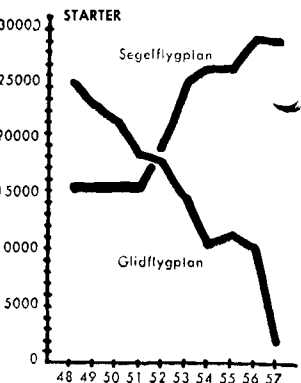
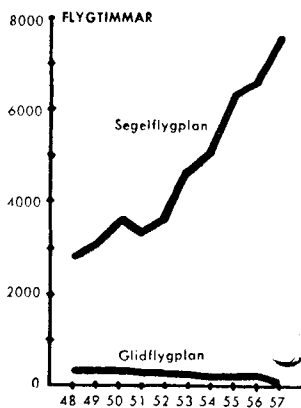
Allhems Förlag har under mer än tio år bemödat sig om att skämma bort svenska folket med utomordentliga flygböcker. Det var därför knappast en överraskning när Gösta Norrbohms och Lars Ljusbergs VINGADE VAPEN presenterade sig som en utomordentligt intressant överblick av dagens och morgondagens flygvapen. Den rikt illustrerade boken kommer som på beställning. Den gör det möjligt för varje flygintresserad person att förstå den omvälvning som just nu pågår inom krigföringens teknik och att lära känna de nya flygplan och nya vapentyper som sätter sin prägel på vårt moderna försvar. Priset på VINGADE VAPEN är sensationellt lagt 7: — kronor.

När man studerar VINGADE VAPEN har man all anledning att förundra sig över flygets enorma utveckling under de femtiofem år som förflutit sedan bröderna Wright utförde den första motorflygningen om 12 sekunder. Man kommer på samma tankar när man läser Albin Ahrenbergs ETT FLYGARLIV, även den utgiven på Allhems Förlag.

Albin Ahrenbergs flygarliv är ett betydelsefullt stycke svensk flyghistoria. Det är dessutom ett äventyrsriktigt nybyggjarliv som trivsamt skildrats på 200 av bokens 300 sidor. Resten av

utrymmet ägnas barndomsminnena och sjömansären och för den som känner Albin Ahrenberg blir även dessa inledande kapitel en roande och berikande läsning. Det är fascinerande att i Albin Ahrenbergs egen version få uppleva hans Sverige-runt-turnéer, där han gav tusen och åter tusen flygbitna svenskar luftdopet och det är en oförglömlig upplevelse att få följa med Albin Ahrenberg på hans atlantflygningar. ETT FLYGARLIV kan rekommenderas det flygnade svenska folket, d. v. s. Albins alla gamla belatna passagerare.

I anslutning till denna bokanmälan kan det kanske vara på sin plats att presentera ett par nya filmer som i höst står till klubbarnas förfogande för visningar. Det är ANA-flygs båda amerikanska Piper-filmer, WINGS FÖR BEGINNERS och WINGS FOR INDUSTRY. Filmerna är 16 mm i färg och har amerikansk speakertext. Landets motorflygklubbar bör ha stor användning av filmerna, som presenterar nyttoflyget, låt vara med amerikansk argumentering. Filmerna kommer att bli ännu värdefullare, sedan ANA fått ställa i ordning ett utlovat svenskspråkigt texthäfte till filmerna. Då kan klubbarna gå igenom innehållet före visningen och auditoriet får ännu större behållning. **Dtz**



Spatzar och Zugvoglar, det moderna segelflygets strömlinjeformade farkoster.

Statistiken över antalet starter och flygtimmar för glid- och segelflygplan visar med all önskvärd tydlighet, vart vi är på väg.

### VINGARNA MEDDELAR:

att Bo Carlsson, tidigare lärare på Allebergs modflyginstruktörskurser, vunnit TFA:s vandringspris för gott på Vingarnas Vårtävling 27 april. Det var 10:e tävlingen om priset;

att Bo Carlsson även vann S int i Stockholms-mästerskapen 18 maj;

att Bo Carlsson hoppas upprepa sin S int-seger vid Vingarnas Hösttävling 28 september;

och slutligen att Bosse inte har en aning om att han på detta sätt använts för att göra reklam för Vingarnas stundande hösttävling den 28 september, till vilken alla landets modellflygare kan betrakta sig som inbjudna.

### ÖSTERSUND INBJUDER TILL WENZELPOKALEN

För femte året i följd inbuder Östersunds Flygklubb till den traditionella modellflygtävlingen Wentzelpokalen. Årets tävling går den 21 september på Opefältet en mil från Östersund med början kl 10.00. Klasserna är S1, G1 och F1. I vardera klassen tävlas om ett av fabrikkör Sven Went-

zel skänkt vandringspris, som skall erövras tre gånger för att bli ständigt egen-dom. Vandringspriserna i G1 och F1 är nya för året. Anmälan göres senast den 8 september till red. Gösta Nilsson, Högåsvägen 15, Östersund. Startavgift kr 1:— per klass. Inbjudan sker endast på detta sätt.

### LINSTYRNINGS-UTTAGNINGARNA

Christer Söderberg, ÖSFK, vann Team int med rekordtid den 29 juni i Stockholm. Han presterade 5,13 i första omgången, pressade ytterligare till 5,07 (!) i andra och noterade 5,15 i finalen.

Tvåan Lars Jacobsson, Örnarna noterade 6,38, 6,10 och 6,23. Trean Peter Hagman, ÖSFK fick ingen tid noterad i första omgången men fick 6,39 i andra och 7,23 i finalen.

I Speed, 2,5 cc vann Nils Björk, Nimbus med Bengt Martinelle, Örnarna på andra och Bror Eimar, Nimbus på tredje plats.

### MODELLFLYG-SM DATUMÄNDRAT!

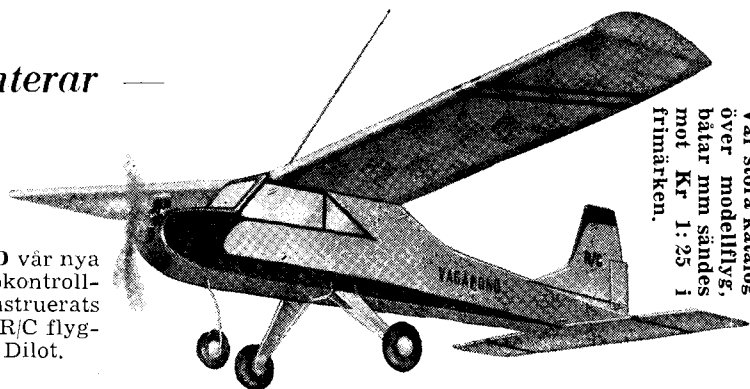
Uppsala Fk:s Modellflygsektion som fått uppdraget att arrangera årets SM för friflygande modeller meddelar att F 16 ställt sin flygplats till förfogande för tävling den 14 september i stället för den 7 som tidigare annonserats.

Kallelse kommer att tillställas alla registrerade klubbar. För deltagande fordras i år giltigt tävlingslicens.

# VAGABOND R/C

*Vi presenterar* —

**VAGABOND** vår nya moderna radiokontrollmodell som konstruerats av experten på R/C flygning Ing. Rolf Dilot.



Var stora katalog över modellflyg, båtar mm sändes mot Kr 1:25 i frimärken.

**VAGABOND** är lättbyggd, robust och flygsäker. Konstruktionen är omsorgsfullt utprovad under alla tänkbara väderleksförhållanden. Prima utrymmen finnes för varje slag av radioinstallation. Trehjuls landställ ger säker, snabb markstart och skyddar modellen vid landning. Spännvidden är 1500 mm. Lämplig motor 2½ cc. Kompletta byggsats med jätteritning i full skala (2 ritningsark), färdiga spant, sryglar, fram- och bakkanter. Färdigt landställ av dural och pianotråd, jättedecalor för dekoration av vinge och kropp, utförlig bygg- och flyginstruktion.

Obs! GUMMIHJUL ingår i priset **Kr 48:50**

**SVEN TRUEDSSON MODELLFLYGINDUSTRI — MALMÖ**

# Ålleberg 1958

Säsongen på Ållebergsinternatet har i sommar varit kort men intensiv. Det har kryllat av modellflygare, ABC-kursare, F-flygare, byggledere och i elfte timmen även amerikanska pojkar, tillsammans i betydligt större antal än utrymmena egentligen tillåter. Ett robust tält från Flygvapnet har hyst de övertaliga. Fader Pluvius måtte ha ett särdeles gott öga till Falan, eftersom han firat ymnighetsoffer nästan varje dag. Nederbördsrekordet blev 77 mm på ett dygn. Somliga knorrade upproriskt mot vädrets nycker och fordrade att antingen meteorologen eller den nye modellflygareinstruktören skulle offras på Nordspetsens ättestupa, men några försök i den riktningen gjordes inte.

Däremot togs en hel del "skrämma - morsan - kort" ute på de säregna bergsformationer som finns längst i norr på "vårat" berg. Dit har man vallfärdat mellan störtsturarna, när det blivit för mycket av flygprat och teorier och olika uppfattningar skurit samman. Naturligtvis finns det fanatiker. Falbygdens skönhet och rikedom på kulturhistoriska minnesmärken tilltalar inte en sådan. Om det mäler en fråga från en ur modellknackaregänget: "Får jag gå tillbaka och bygga snart?", då "basen" försökte göra 4000-årig kultur levande för kamraterna.

Det har blåst också — ända till 23 sekundmeter. Västhanget har använts flitigt till flygförsök med de underligaste aerodyner allt från faktiskt vettigt kon-

struerade hangmodeller till drakar, ja en optimist försökte t. o. m. flyga med en stor plåtburk som det varit wienerkorv i!

Våra danska gäster har sört för att drakflygningen blivit något av sommarens fluga. Varje kurs med självaktning måste ha en drake med namn efter respektive instruktör. Under de hopplösa dagar då molnhöjden över platan varit i det närmaste lika med noll promenerade man kring med dessa segelgarnstjudrade himmelshundar och kände sig på nytt precis så lycklig som pojken med sin första drake. Hundar får som bekant inte medföras i restauranger och därför måste man fästa kopplet vid terrassracket, medan man vistades i skolans gastronomiska Schlaraffenland. Köket har i sommar överträffat sig självt, så till den grad att en av småflygarna en dag måste säga något riktigt erkännansamt till husmor. Just som hon stod i begrepp att lägga för sig själv av läckerheterna, körde han fingret i ryggen på henne och sa: "Det där är väldigt gott, så ta två gånger!"

Det är ganska fascinerande att följa en kurs i dess utveckling från den första dagens osäkerhet och rundvandring till de sista timmarnas adressväxling och uppbrottet från det andra hem som Berget blir för många av pojkarna. De otvungna formerna för samvaron gör mycket för trivseln, även om det syns en och annan förstulen gest åt halsen, sedan verkmästare Jensens avskurna sidenslips beskådats där den

sitter uppspikad i verkstaden. Det aerodynamiska och tekniska kunnandet utvecklas oerhört på ett par veckor då specialister från hela landet kommer samman, och långvariga fejder har rasat mellan olika uppfattningar. En mildrande faktor har i sommar varit den televisionsapparat som ställts upp i restaurangen och som lockat pelikaner (skolans smeknamn på icke-flygare) i stora mängder. Sämjan mellan läggarna har emellertid varit sällsynt god, lät vara att utrymmet ibland varit i snålaste laget.

Under de dagar det varit segelflygväder har det varit tomt i hangarerna. Nytt jårskolningen bedrivs i Bergfalke med flygsläp och F-flygarna disponerar över annan materiel. Skolan förfogar över två exemplar Zugvogel vilka i sommar varit i sitt naturliga rum ganska mycket. Olympia, Baby, Spatz och Weihe är ju gamla bekanta liksom Tiger Moth. Motorpiloten Larsson lär ha gjort sin sju tusende start med Mothen i sommar. Atskilliga ypperliga segelflygprestationer har gjorts. DK-instruktören Thorngren gick en dag hem till Uppsala och "Agaton" Östenberg försökte komma till Stockholm, men måste nöja sig med Västerås, under det att skolchefen Stålfors kom till Eskilstuna. Allmän glädjeyra utbröt hans samtal från landningspunkten kom fram, eftersom flickan som tog emot fick den uppfattningen att han kommit till Stockholm, men det verkliga förhållande det bevisar ju bara att i Uvudstaden var ointaglig just den dagen.

Facit för säsongen 1958 blir alltså allmän trivsel och längtan åter till Berget nästa år, som väl skall bli ännu mera lyckat.

Cess.

## EN AXELBRED VAGABOND

Sveriges R/C-entusiaster har i dagarna fått ett nytt byggobjekt i Rolf Dilots "Vagabond", som lagts upp i förnämlig byggsats av Sven E Truedsson. Modellen har 1,5 m spännvidd och för att underlätta byggan- det är ritningen utförd i hel skala. Rolf Dilot har hittills gjort 250—300 starter med prototypen. Flygningarna företagits under de mest skiftande väderleks- förhållanden och proven har utfallit till konstruktörens och förläggarens belåtenhet.

Byggsatsen är långt be- betad. Bland de färdiga delarna ingår t o m gum- mihjul. Dilot har hittills flugit med Super-Tigre G-20 men varje annan 2,5 cc motor går att använda, ävensom 3,5 och 5 cc mo- torer. Den överskådliga och lättlästa ritningen innehå- ler måttuppgifter för instal- lation av de i Sverige vanli- gast förekommande 2,5 cc motorerna.

Vagabond innehåller gott utrymme för installation av radio- och servoutrustning. Den robusta konstruktionen samt de rikligt tilltagna di- mensionerna torde göra modellen populär.

## HOLLAND KALLAR

### TERLET

De årliga tävlingarna för flygande vingar i Terlet nära Arnhem brukar som regel besökas av svenska modellflygare. De intresse- bane har nu sin chans. Årets Terlet-tävling går 12—15

# Australien vann Wakefield-pokalen

## Rune Johansson bäste svensk

Alan King, 1954 års Wakefield-segrare matchade sin landsman Bond Baker till seger i årets tävling och därmed gick Wakefield Cup från Sverige till Australien. Ungrarna tog hem resten av Cranfield-guldet. Både lag- segern i Wakefield och i motorklassen gick till Ungern, ävenså den individuella segern i F-klassen som togs hem av Ernö Frigyes.

Bäste svensk, Rune Johansson, blev trea i Wakefield-klassen. Tävligen genomfördes på söndagen den 4 augusti i hårdast tänkbara blåsväder. Många modeller blåste bort ur tidtagarnas åsyn efter mindre än två minuter. Termik-Johan lycades emellertid få sin välflygande modell att posera mot en lämplig bakgrund och fick därigenom en rättvis tidsbedömning. Bland 73 tävlande hamnade Lennart Tysklind på 24 plats, Einar

Håkansson på 39 plats och Malte Blomqvist på 51 plats. Det blev en 6:a i lagtävlingen.

Om F-pokalerna tävlades redan på lördagen den 3 augusti i typiskt englands- väder, ojämnt och blåsigt. Rolf Hagel nådde 12 plats, Hans Friis 23 plats, Jan-Olof Åkesson 31 plats och Arvid Karlsson 65 plats. Han blev "Jumbo" efter att ha kvaddat både den ordinarie och reservmodellen i första starten. Laget nådde 5:e plats.

Organisationen var ut- märkt, hämtningsapparaten väloljad, stämningen god och lagledaren Bertil Beckman förträfflig, inte minst på grund av hans goda kännedom om engelska förhål- landen och om britiska modellflygares språkbruk — meddelar KSAK-NYTT:s rapportör Lennart Tysklind.

september och anmälningstiden utgår 1 september.

Sex man jämte en icke tävlande lagledare tas emot från varje nationell aero- klubb, därav högst fyra täv- lande i segelmodellklassen och en tävlande i vardera F- och G-klasserna. Avgif- ten är 35 holländska flori- ner per person.

## INTERNATIONELLA RADIOTÄVLINGAR

International Radio Con- trolled Models Society in- bjuder till tävlingar med radiostyrda flygplan 31 aug. på R A F-flygplatsen Wel- lesbourne Mountford, nära Stratford-on-Avon. Delta- gare måste förete bevis om att han innehar giltig försäkring mot tredje man till ett belopp av minst 5.000 pund. För övrigt är delta- gandet i tävlingen öppet även för icke medlemmar i I.R.C.M.S. Anmälningsti- den utgår 18 augusti.

## MODELLFLYGETS TÄVLINGSKALENDER

### Rättelse:

VM Instyrning i Bryssel äger rum den 4—9 september i st f den 17—21 september som tidigare annonserats.

Forts. fr. sid 3.

men ledningen vågade inte vänta längre med den kvarvarande obligatoriska fria distansflygningen. Och det lyckades över förväntan. 10 man gick fram till ryska gränsen i öster och 6 fick över 500 km noterade. Silesmo hade en lyckad dag och blev 3:a med 517 km och fick därmed också sin andra diamant. Persson och Molander valde en sydligare kurs och fick "bara" 450 km. Telefonrapporterna krånglade mer än vanligt och det dröjde länge innan piloterna var lokaliserade; 8 man saknades på kvällen och inte förrän kl 11 dagen efter kom Molander igenom per telefon. Återtransporterna tog lång tid och sist av alla anlände Molander, strax före start till

**Sjätte tävlingsdagen** som bjöd på distansflygning i riktning mot NO i mycket svag termik. Persson nådde Inowroslaw och Molander

## TILL SALU

**Grundöversedd Rearwin 6 V-38**, säljes eller uthyres. Ev. byte diskuteras. Flygintressenter, Sundsvall 6.

**STINSON VOYAGER 150** fullt instrumentutrustad säljes i befintligt skick. Upplysningar: Aeroklubben i Malmö, Malmö 8. Telefon: 327 67.

**FAIRCHILD** med 165 hkr Warner-motor (gångtid 200 tim efter grundöversyn säljes med hjul, skidor och metallflottörer. ANA-FLYG, Nyköping. Telefon: 177 00.

## EUROPACUPEN I SAAR

# Gamen dubbelsegrade i Sintmen Sverige blev tvåa

Två Gamar placerade sig i toppen på prislistan bland 15 tävlande i segelmodellklassen.

Segraren var schweizaren H Thomann, bosatt i Norrköping sedan många år men schweizare i internationella sammanhang. Han följdes tätt av G Kalén medan klassens andre svensk, K Andersson, blev sjuå.

Samma placering fick Andersson även i flygande vingar, där åtta tävlade.

Han var ensam svensk i den klassen.

I F int segrade H Friis överlägset bland nio tävlande, A Karlsson blev sexa och K Wahlquist nia.

R Ahman delade en hedersam andraplacering i G int med en tysk bl sex tävlande.

Lagtävlingen vanns av Tyskland med Holland på andra och Sverige på tredje plats.

och Silesmo något kortare. Resten av tävlingsdagarna regnade bort och ägnades åt utbytesflygningar och för Persssons del blev det en massa filmning för att för- eviga slutstriden med polacken Witek som tog hem standardklassen. Vår gamle världsmästare Persson från Samaden 1948 firade ett värdigt 10-årsjubileum genom att bli 2:a. På 3:e plats kom västtysken Huth och som 4:a och 5:a kom Horma och Tandefelt, Finland. I öppna klassen vann Haase, vilket kan betyda att VM 1960 möjligtvis kan bli i Västtyskland. Molander och Silesmo hamnade på 15:e och 14:e plats i öppna resp standardklassen. Efter en högtidlig prisutdelning som delvis fick flyttas in i matsalen på grund av regn, avslutades VM med en jättefest i staden Leszno representationsbyggnad.

Slutintrycken från detta VM är många och goda; ett idealiskt land för segelflyg, vänliga, hjälpsamma och friskspråkiga människor överallt, förstklassig förläggning och mat, och ett sportsligt

sett lyckat VM. Det finns ytterligare många intryck och händelser att berätta om men det får jag spara till någon gång vi träffas istället.

**Olle Berg.**



Augusti 1958

Redaktör o. ansv. utgivare: *Georg H Dérantz*  
Adress: Kungl. Svenska Aeroklubben, Malmskillnadsg. 27, Stockholm C  
Telefon: 23 23 65 (vx)  
Pren.-pris: helår 3:—  
(för klubbmedl. 2:50)

Postgirokonto:  
(KSAK) 555 70

### Annonspriser

1/1-s (131×185) 200:—  
2/3-s (86×185) 150:—  
1/2-s (131×92) 120:—  
1/3-s (86×92) 85:—  
1/3-s (41×185) 85:—  
1/4-s (131×46) 65:—  
1/6-s (41×92) 45:—  
Småannonser —:60/mm.