

# Nordiska Motorflygtävlingarna

Kungsängens flygplats vid Norrköping var under veckohelena 6-7 sept tummelplats för kampen om det nordiska mästerskapet i motorflyg. Sensommarsolen öste ymnigt sitt värmande guld alltifrån fredagen då samlingen ägde rum till måndagens skärgårdsutflykt i Sankt Annas skärgårdsparadis. Arrangemangen var perfekta t o m ifråga om vädret.

Norrköpings (Automobil- o.) Flygklubb har sina domäner på norra sidan av flygplatsen och disponerar här en imponerande rad lokaliteter, bl a ett inventiöst klubbhus med samlingslokaler, expeditioner, bar och kök m m. Dessa utrymmen kom väl till pass, ty NMT är en ganska stor apparat och det var ett betydande antal deltagare, följeslagare och funktionärer som här briefades, upplägades och intresserat följde resultaten som med stor fermitet räknades ut och registrerades på sinnrika anslagstavlor. Varje detaljprov kunde nästan omgående skärslas.

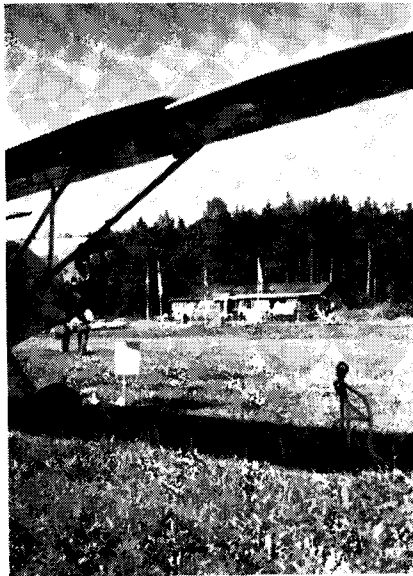
Huvudprovet utgjordes av ett navigeringsprov. Detta gick över en triangelbana över södra Östergötlands och norra Smålands ganska svårorienterande terrängområden. På första och tredje delsträckan fanns hemliga kontroller. Det gällde att hålla idealtid hela flygsträckan och att noggrant följa den utstakade banan om

man inte skulle missa både de hemliga kontrollerna och de 10 spaningsmål som var anordnade utefter färdlinjen. En av de svenska deltagarna, Mattson, Arboga Fk, som för ö vann hela tävlingen och som vanligt visade sig suverän, fann samtliga 10 mål, prickade in dem felfritt och ådrog sig endast 1 poäng vid passagen av en av de hemliga kontrollerna, vid vilka marginalen bara var 5 sekunder.

Landningsproven bestod av tre landningar, en simulerad nödlandning, en bedömningslandning,  $2 \times 90^\circ$  och en pre-

cisionslandning med motor. Det gällde att sätta flygplanet så snart som möjligt efter passagen av en markeringslinje. Även här var Mattson bäste man. Hans sammanlagda avstånd på de tre landningarna var inte mer än 25 m.

Svårigheten att genomföra dessa tävlingar är naturligtvis beroende på flygplantypens lämplighet. Tyvärr är det nog så att långsamma flygplan gynnas, vilket i viss mån kan motverka intresset för deltagande i tävlingen med modernare och snabbare flygplan. Denna nackdel kan endast



*Flera bilder från NMT - 58 på mitt-uppslaget!*

Nation	Pilot	Flygplan	Tävlingsmoment Prickbelastning			S:a prickar	Indiv plac	Lagtäv prickar	Lagets plac
			Navig	Landn	Spec				
Danmark	H H Laursen	KZ III	109,2	102,7	23,8	235,7	10 >	492,6	4
	J Østergaard	KZ VII	391,3	13,0	56,0	460,3	12 >		
	H Thyregod	KZ II T	191,1	13,0	52,8	256,9	11 >		
Finland	J Heinonen	HK 1	63,7	16,9	20,2	100,8	3 >	273,5	3
	M Puupponen	Auster	27,3	132,6	12,8	172,7	7 >		
	V Kajamäki	Ercoupe	81,9	61,1	51,2	194,2	9 >		
Norge	A Foss,	Cub/65	91,0	72,8	19,6	183,4	8 >	268,0	2
	E Rudstrom	Cub/65	36,4	67,6	15,2	119,2	5 >		
	H Dahler	Cub/65	72,8	41,6	34,4	148,8	6 >		
Sverige	N Mattson	Cub/55	9,1	10,4	1,6	21,1	1 >	96,7	1
	L Åhrberg	Super Cup	27,3	27,3	21,0	75,6	2 >		
	H Ahlgren	Cub/85	72,8	22,1	7,2	102,1	4 >		

motverkas av införande av lämplig handicap, vilket kommer att prövas vid nästa års tävling, som skall äga rum i Finland.

Vid årets tävling deltog danskarna med danska flygplan, en KZ II Te, en KZ III och en KZ VII, finnarna med en Auster, en Ercoupe och en HK 1, det av Heinonen själv konstruerade och byggda flygplan, med vilket han förra året slog världsrekord. Heinonen gjorde en utmärkt prestation och placerade sig som tredje man. Norrmän och svenskar deltog med Piper Cub, därav Åhrberg, Sverige, som kom på andra plats med Super Cub.

På måndagen ordnades en skärgårdsutflykt från Arkösund till Sankt Annas skärgård med nationstävling i spinnfiske. På grund av det sällsynt vackra vädret var fiskelyckan mindre god, men utflykten var dock livligt uppskattad.

Efter tävlingarnas slut anordnades en diskussionsafton, där man diskuterade principerna för tävlingens anordnande. Följande dag samlades de nordiska aeroklubbarnas sekreterare på KSAK för att närmare diskutera NMT-reglernas utformning samt andra aktuella frågor av gemensamt intresse.

### REGLER FÖR NORDISKA MOTORFLYGTÄVLINGEN

Vid den diskussion som ägde rum efter Nordiska Motorflygtävlingen i Norrköping samt därefter följande möte mellan generalsekretärerna för de nordiska aeroklubbarna träffades överenskommelsen att utöver de ändringar som tillämpats vid årets tävling skulle följande principer gälla för NMT:s anordnande.

#### A. Navigeringsprovet

Navigeringsprovet skall utgöra prov på förmågan att ut-

föra precisionsnavigering under den press det medför att samtidigt lösa spaningsuppgifter. I navigeringsprovet inlägges därför spaningsuppgifter, dels i form av dukmål vilka utgör kontroll på att färdlinjen hålles och vilka inräknas i poängberäkningen för navigeringsprovet, dels andra spaningsuppgifter (terrängmål) vilka inräknas i poängberäkningen för specialprovet.

Spaningsmålen skall ligga på exakta färdlinjen. (Föraren bör således lägga sin färdväg så mycket vid sidan av den exakta färdlinjen som erfordras för att kunna finna målen.)

Under provet skall minst 4 kontroller för tid och/eller passage vara anordnade. En del av kontrollerna skall vara hemliga.

Ingen poängbestraffning införes för passage av kontroll vid sidan om färdlinjen. Motiveringen härför är att ju längre vid sidan föraren flyger desto större risk löper han att

ej finna målen eller kunna bli identifierad av kontrollerna.

Flygningen skall utföras på bestämd, av tävlingsledningen angiven höjd. Fotomål skall vara tagna från denna höjd. Vinduppgifter skall gälla denna höjd. Påtaglig avvikelser från angiven höjd poängbestraffas.

Extra tid skall anslås för stigning och sväng vid start och t sväng vid vändpunkt så att resp punkter kan passeras i färdriktningen på rätt tid. (För att underlätta uppgörande och kontroll av färdplan är det lämpligt att denna extra tid ges i jämna minuter, t ex 2 min start och 1 min vid vändpunkt.)

Följande justeringar göres ifråga om poängberäkningen:

Den straffria marginalen för beräkning av färdvinkeln å färdplanen ökas. (Å färdplanen bör missvisning vara angiven genom tävlingsledningens försorg och deviation införs av den tävlande.)

För sent inlämnad färdplan medför en bestraffning med 1 poäng per min.

Vid inflygning till målet skall avvikelser från rätt inflygningsvinkel bestraffas redan från 10° samt beräknas från det flygplanet kommer inom synhäll.

## B. Specialproven

Inga kommentarer.

## C. Landningsproven

Vid nästa års tävling skall landningsproven utföras på markerat landningsstråk, lämpligen på permanentad startbana. Arrangerande aeroklubb skall uppgöra bestämmelser beträffande stråkets storlek och utmärkning samt senast den 1 juni meddela dessa bestämmelser till övriga aeroklubbar.

För samtliga tre landningar skall gälla max 50 poäng, för precisionslandning utan motor dessutom max 10 poäng för stil.

Vid simulerad nödlandning skall motoravdrag ske på en

## 12 000 BETALANDE GRATULANTER

eller med andra ord en stor del av publiken vid Örebro-klubbens flygdag den 31 augusti hyllade dagens 70-åring, björnjägaren Arvid Gullberg som dagen till ära uppvisningsflög sin autogiro, enligt uppgift den sista som ännu finns kvar i Europa.

Medan hela öst- och västsverige hade brittsommarväder med sol från en molnfri himmel var det inte stort mer än 250 m till tak i Örebro. Der bjöds emellertid både på fallskärms hopp och avancerat segelflyg av högsta klass. Publiken stortrivdes och varken det



täta molntäcket eller en ansvarslös högtalareinstallatör lyckades fördärva intrycket av att Lennart Grahn och hans medhjälpare gett örebroarna en finfin uppvisning.

höjd mellan 300—500 m enligt den tävlandes eget val samt över en av tävlingsledningen angiven punkt.

Precisionslandning med motor skall ske över ett markerat hinder av 2 m höjd anordnat 50 m innan passagen av markeringslinjen.

Vid precisionslandning utan motor skall ett märke vara utlagt 100 m före markeringslinjen. Efter passagen av detta märke får vingglidning eller omställning av klaffarna ej företagas. Brott häremot medför poängbelastning för stil.

Som landningspunkt räknas den punkt där flygplanet tar mark första gången efter stall och genomsjunkning. Mindre studsar därefter räknas ej. Avståndet räknas från bakersta beröringspunkten med marken. Även flygplan med noshjul skall stallas. Själva markeringslinjen räknas som del av fältet. Om flygplanet med någon del berör marken före denna linje räknas landningen såsom minuslandning.

## Övrigt

Av de två tävlingsdeltagare i varje lag som ej får inneha högre gällande certifikat än

A-certifikat skall ingen tidigare få ha innehaft B-certifikat eller högre.

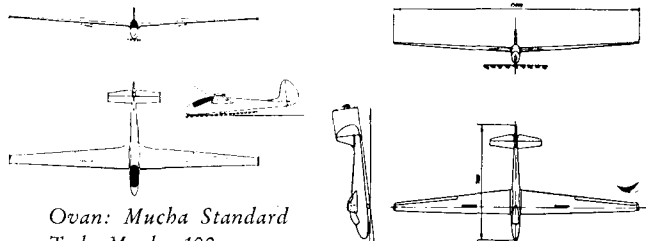
Procentfördelningen mellan navigeringsprov, specialprov och landningsprov skall sedan dukmålen införts till navigeringsprovet bibehållas oförändrat 60—15—25.

Haveri som en följd av uppenbar chanstagnning i syfte att få bättre resultat skall, därest den tävlande ej kan avsluta flygningen med flygplanet eller köra in detsamma till parkeringsplatsen efter sista landningen, medföra att den tävlande måste avbryta tävlingen.

Vid generalsekreterarmötet överenskomms vidare, att ändringsförslag enligt ovan skulle uppgöras av KSAK samt att arrangerande aeroklubb på grundval härav skulle uppgöra bestämmelser för 1959 års tävling, vid vilken dessa bestämmelser prövas innan vidare ändring av tävlingsreglerna företages. I KSAK:s ändringsförslag skulle även intagas förslag ang handicapbestämmelser för landningsprov, spaningsuppgifter och nedkastning av meddelanden, i princip enligt av KSAK tidigare utarbetat förslag.

# Polska segelflygplan i standardklassen

Vid VM-tävlingarna i Polen sommaren 1958 kom polacken Witek på första plats i standardklassen med ett flygplan av typ Mucha Standard. Mucha Standard har konstruerats och byggts av Szybowcowy Zaklad Daswiadczalny, Bielsko, Polen (Polska Segel-



Ovan: Mucha Standard  
T. b. Mucha 100

flyginstitutet) och var det senaste tillskottet i familjen Mucha. Föregångarna var IS-2

## Resultaten från

# 1958 års VM i segelflyg

### STANDARDKLASSEN

Pl.	Pilot och land	Flygplan	Poäng
1	A Witek, Polen,	Mucha-Stand.	5232
2	P A Persson, Sverige,	Zugvogel-IV	5086
3	H Huth, Tyskland,	Ka-6BR	5021
4	J Horma, Finland,	PIK-3c	4844
5	H Tandefelt, Finland,	Ka-6B	4673
6	J Wojnar, Polen,	Mucha-Stand.	4553
7	T Goodhart, England,	Olympia 415	4427
8	W Stepanovic, Jugosl.,	Ilindenka-1T	4170
9	C Labar, Frankrike,	Breguet-905	3973
10	W Toutenhoofd, Holl.,	Skylark 2	3702
11	N Opitz, Ungern,	Stand.-Futar	3578
12	Z Rain, Jugoslavien,	Ilindenka-1T	3395
13	P A Wills, England,	Skylark 2	3379
14	I Silesmo, Sverige,	Zugvogel-IV	3352
15	W Ganczarenko, Ryssl.,	Mucha-100	3343
16	F Compton, USA,	Mucha-100	3246
17	N Sejstrup, Danmark,	EoN Olympia	2888
18	J Sadoux, Argentina,	Skylark 2	2885
19	A Xhaet, Belgien,	Mucha-100	2841
20	M Petersen, Danmark,	Ka-6B	2755
21	P Lafosse, Belgien,	Ka-6BR	2692
22	J Friis, Danmark,	EoN Olympia	2540
23	J Kaaye, Holland,	Skylark 2	2324
24	D Brown, Australien,	Mucha-100	1634

### ÖPPNA KLASSEN

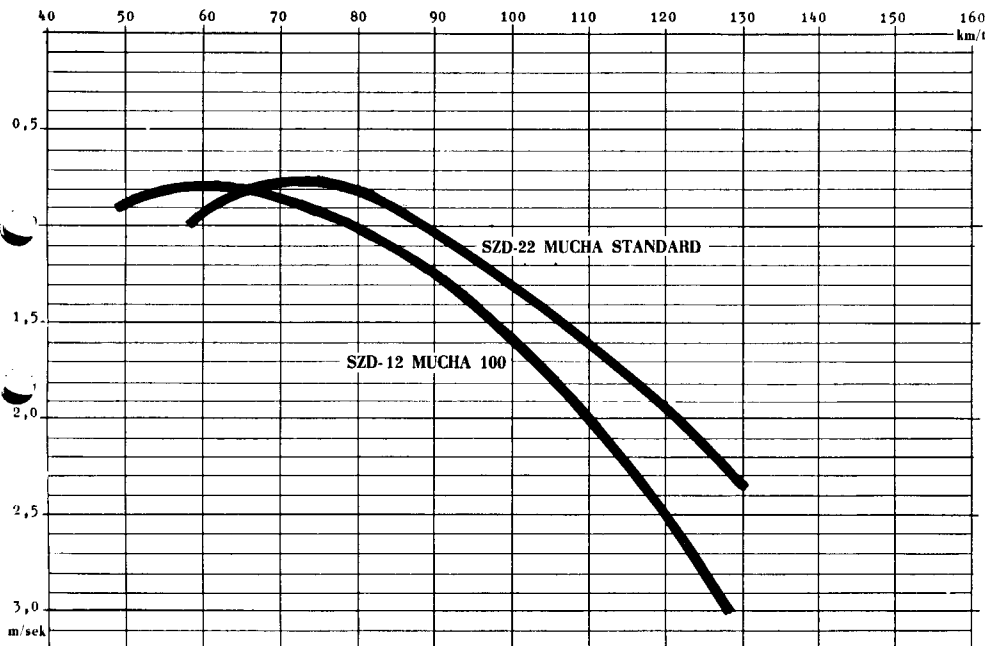
Pl.	Pilot och land	Flygplan	Poäng
1	E G Haase, Tyskland,	HKS-3	5651
2	N Goodhart, England,	Skylark 3	5172
3	R Mestan, Tjeckosl.,	Demant	5124
4	B Komac, Jugoslavien,	Meteor	5118
5	E Makula, Polen,	Jaskolka-Z	5066
6	D Barbera, Frankrike,	Breguet-901S	4997
7	A Deane-Drummond, E.,	Olympia 419	4924
8	J Laur, Tyskland,	Zugvogel-III	4916
9	L Maxey, USA,	Zugvogel-II	4884
10	J Kumpost, Tjeckosl.,	Spartak	4761
11	A Saradic, Jugoslavien,	Meteor	4427
12	V Marecek, Tjeckosl.,	Demant	4063
13	A Araoz, Argentina,	Skylark 3	4031
14	M Gorzelak, Polen,	Jaskolka-Z	4016
15	H Molander, Sverige,	Zugvogel III	3937
16	R Kuntz, Tyskland,	HKS-1	3906
17	R Fontailles, Frankrike,	Breguet-904	3885
18	C Yeates, Kanada,	Breguet 901S	3863
19	L Haza, Tjeckosl.,	Demant	3
20	H Burditt, Rhodesia,	Jaskolka-Z	3672
21	J Weiss, Frankrike,	Breguet-901S	3614
22	H Resch, Österrike,	Musger Mg-23	3477
23	J Führinger, Österrike,	Musger Mg-23	3355
24	L Legenyei, Ungern,	Siraly-II	3335
25	P Bilke, USA,	Breguet-901S	3089
26	M Wierietiennikow, Ry.,	Jaskolka-Z	2
27	A Thomsen, Danmark,	Jaskolka-Z	2659
28	G Fennes, Österrike,	Musger Mg-23	2610
29	G Oates, Kanada,	Geier-II	2468
30	W Jefimienko, Ryssl.,	Jaskolka-Z	2349
31	E Kisely, Ungern,	Siraly-II	2276
32	M Zwieriew, Ryssl.,	Jaskolka-Z	2241
33	R Hossinger, Argentina,	Jaskolka-Z	2103
34	S Smith, USA,	Breguet-901	2066
35	E Domisse, Sydafrika,	Jaskolka-Z	1813
36	I Oda, Japan,	Jaskolka-Z	1616
37	W Wakeman, N. Zeel.,	Jaskolka-Z	1282

Mucha (1948) IS-2 Mucha-bis (1949), IS-2 Mucha-ter (1950), IS-7 Osa (1950), SZO-12 Mucha-100 (1953) samt SZO-22 Mucha Standard (1958). I VM-tävlingen i år deltog 2 Mucha Standard (1 och 6 plats) samt 4 Mucha-100 (15, 16, 19 och 24 plats). För övrigt kan nämnas att Mucha byggs på licens i en hel del länder bl. a. i Kina.

*Tillverkare:* Szybowcowy Zakł<sup>ad</sup> Doswiadczalny, Bielsko, Polen.

*Beskrivning:* Ensitsigt, fribärande midvingat monoplan. Kropp, vingar, stabilisator och roder av trä. Flygplanet är försett med fast hjul med bromsar.

	SZO—22	SZO—12
<i>Mått:</i>		
Spännvidd	14,98 m	15,00 m
Längd	7,00 m	7,00 m
Höjd	—	1,65 m
Vingyta	12,75 m <sup>2</sup>	15,00 m <sup>2</sup>
<i>Vikt:</i>		
Tomvikt	220,0 kg	195,0 kg
Tillsatsvikt	106,0 kg	95,0 kg
Flygvikt	326,0 kg	290,0 kg
Vingbelastning (tillsatsvikt 90 kg)	24,4 kg/m <sup>2</sup>	19,0 kg/m <sup>2</sup>
<i>Tillåten för:</i>		
Vinschstart	95 km/tim	95 km/tim
Flygstart	130 km/tim	130 km/tim
Molnflygning	Ja	Ja
Spin	Ja	Ja
<i>Prestanda:</i>		
Bästa glidtal (vid 70 km/tim)	1:27,8	1:24
Lägsta sjunkhastighet	0,73	0,77 m/sek
Lägsta flyghastighet	59 km/tim	50 km/tim
Tillåten hastighet vid byigt väder	—	130 km/tim
Max. hastighet	230 km/tim	210 km/tim



## Motorflygchefer och tekniskt ansvariga

## MOTORFLYGDEBATTEN:



**THURE HANSSON**  
Motorflygchef M-1  
vid Kiruna Scoutkårs Fk.  
f: 1.5.15. A-cert. 3072.  
Chef för trafikledningen och föreståndare för Kiruna flygplats.  
Adress: Ringvägen 3, Kiruna.  
Tel: bost. 141 14, arb. 141 93.

### OVE HALLIN

Tekniskt ansvarig T-1  
vid Kiruna Scoutkårs Fk.  
f: 31.5.31. MM-cert. 391.  
Stationsmekaniker vid SAS, Kiruna.  
Adress: SAS, Box 94, Kiruna C.  
Tel: arb. 140 81.



Som Gösta Cassel mycket riktigt påpekade i förra numret av KSAK-Nytt, är bristen på flygplatser i dag det största hindret för det svenska flygets utveckling. Detta gäller emellertid icke endast privatflygets utan även det yrkesmässiga flyget. Lika naturligt som det är att man inte köper sig en bil, om man bor på ett ställe där det inte finns vägar, lika klart är det att man icke skaffar ett flygplan, om man inte kan få användning för det. Man måste kunna spara tid och pengar genom att själv flyga direkt till sin bestämd scort när det passar en själv bäst.

För att från början få in den rätta terminologin bör påpekas att "flygplats" är den enda korrekta benämningen på "flygfält", "flygstråk" m. m. En flygplats kan bestå av ett eller flera "landningsstråk". Ett landningsstråk innesluter i sig ett "landningsområde". Den betydelsefulla skillnaden mellan dessa båda uttryck är att endast "landningsområde" behöver vara reserverat för start och landning. Den del av "landningsstråket", som ligger utanför "landningsområdet" eller "banan" (även om det bara är gräs) behöver visserligen planeras och vara hinderfri men kan utnyttjas exempelvis för jordbruk (dock inte odling av humle!). Det är alltså inte nödvändigt att vid samtal med innehavare av kommunala hedersuppdrag använda sig av eufemismer. (Enl. Nord. Fam.-bok "s. k. talfigur, som består däri, att man i beslöjade eller skonsamt uttryck nämner sakförhållanden, hvilkas egentliga och direkta benämningar skulle verka stötande eller motbjudande".)

Använd hellre som påtryckningsmedel luftfartsstyrelsens informationscirkulär 25/1958, som innehåller "Anvisningar

Forts. sid 8



**GÖTE OLSSON**  
Motorflygchef M-2  
vid Västerås Fk.  
f: 7.2.28. A-cert. 2921.  
Plattsättare  
Adress: Skogsvägen 16, Västerås.  
Tel: 421 30.



### STURE RIDDERBERG

Tekniskt ansvarig T-2  
vid Västerås Fk.  
f: 17.6.20. M-cert. 196.  
Ingenjör.  
Adress: Träddragargatan 23 D, Västerås.  
Tel: bost. 369 55, arb. 372 70.



**KARL-ERIK FERNBERG**  
Motorflygchef M-3  
vid Linköpings Fk.  
f: 21.9.23. B-cert. 357.  
Provflygare vid SAAB.  
Adress: Vifolkagatan 33, Linköping.  
Tel: bost. 437 83, arb. 290 20.



### OLOF ESPING

Tekniskt ansvarig T-3  
vid Linköpings Fk.  
f: 26.5.19. A-cert. 3708.  
Ingenjör vid SAAB.  
Adress: Anestadsgatan 15 A, Linköping.  
Tel: bost. 281 45, arb. 290 20.

# SJØFLY TIL SALGS

Taxi- og ambulanseflyet C. 5. "Polar" med Edo flottører er til salgs 1. oktober. Det er et 6-seters fly med særlig gode start- og landings-egenskaper som er spesielt egnet som sjøfly og skifly. Flyet er utstyrt med en Pratt & Whitney motor 450 H. K. og fullt instruments flyging panel. Videre har flyet både radio og radio-kompass. Nyttelasten er 700 kilo og marsj-farten er 210 km i timen med en rekkevidde på 1000 km.

*Vennligst skriv etter nærmere opplysninger till*

NORSE AVIATION A/S

Bogstadveien 20

Oslo N. V.

## GRUPPCHEFSMÖTET 1958

Årets gruppchefsmöte kommer att äga rum i Stockholm i senare delen av november. Klubbarna ombedes att senast den 20 oktober meddela sina önskemål beträffande de frågor som bör diskuteras på mötet.

Program m. m. för gruppchefsmötet kommer att utsändas senare.

### Forts. från sid 6

rörande inrättande och drift av mindre flygplats". Detta INFO kan beställas från NOTAM-kontoret, Stockholm 12.

Hur ska vi då få flera flygplatser? Jo, alla flygintresserade böra för dem som makten hava i hemkommunen påvisa att inte alla framåtsträvande industri- och turistorter kan räkna med att staten skall anlägga en större flygplats just där och att Linjeflyg skall upprätta en direkt flyglinje just därifrån och direkt till Stockholm. I stället skall man övertyga dem om att det är nödvändigt att, innan det är för sent, reservera den lämpligaste tillgängliga marken för en flygplats, även om man ej kan börja bygga omedelbart. Då kommer det att finnas möjligheter att börja med en enkel liten flygplats avsedd för privat- och skolflygverksamhet, utan att vid en senare utbyggnad förlora nedlagda pengar.

Om en flygklubb icke anser sig själv kunna ta upp diskussioner med vederbörande myndigheter, bör man givetvis informera KSAK om sina planer. Man bör bl. a. tala om vilket markområde, som anses vara lämpligt, vilka större industrier, som finns på orten och vilken användning man räknar med att dessa skall få av en flygplats etc.

J. O. Ohlsson.

## NYTT FRÅN FAI:s SEGELFLYGGKOMMITTÉ

Vid den internationella segelflygkommitténs senaste sammanträde deltog från KSAK chefsinstruktören för segelflyget Lennart Ståhlfors. Sammanträdet ägde rum i Leszno, Polen, samtidigt med VM-tävlingarna i segelflyg.

Bland annat diskuterades ett förslag från British Gliding Association att i fortsättningen arrangera VM vart tredje år i stället för fört vartannat år som nu är fallet. Man hade motiverat förslaget dels med ekonomiska synpunkter dels med en förmodan att tävlingar vart tredje år skulle få avsevärt mycket flera deltagare. Man enades om att nästa VM skulle arrangeras 1960 och att följande VM skulle följa med 3 års intervall.

Vidare diskuterades flygning på triangelbana. För att förhindra att de nuvarande reglernas formulering utnyttjades på sådant sätt att banorna gavs formen av platta trianglar, vilket i sin tur medförde att triangelbanan i stort sett innebar en tur-returflygning, beslöts att banorna, som måste mäta minst 100, 200 eller 300 km, skulle ges sådan form att ingen sida var kortare än 28 % av hela banans omkrets.

## NYTT - NYTT - NYTT

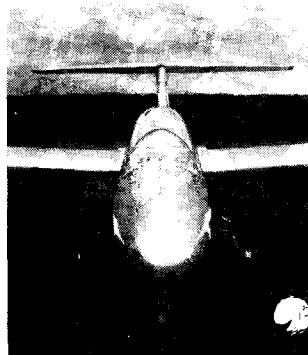
## SVERIGE VANN

### i Radio Darmstadt

Eric Berglund vann sin klass i radiostyrningsmästerskapen i Darmstadt 20-21 september. Den andre svenske deltagaren Rolf Dilot blev 5:a.

Båda förvånade sina medtävlare genom att vinna de utomordentliga placeringarna med lågvingade flygplan.

Mer i nästa nummer.



## RW 3 PROVFLUGEN PÅ BROMMA

RW 3 har nyligen visats på Bromma flygplats för en sakkunnig skara representanter för flygvapnet, KSAK och pressen. Bengt C:son Bergman provflög den originella skapelsen, som i likhet med alla andra kända motorseglare varken är idealiskt som motorflygplan eller som segelflygplan men som givetvis kan vara ett fynd för den ekonomiskt välsituerade segelflygare som vill ge sig ut på vift även vid tidpunkter då klubbkamraterna inte finns till hands för att stå till tjänst med start-hjälp.

RW 3:an kan naturligtvis även användas för utbildning men eftersläpningen på skevrodret är i största laget. Vidare kan det inte vara så nyttigt för en segelflygare under utbildning att vänja sig vid ett tryck på en knapp klav av problemet med en missad termikblåsa.

Föraren har en utomordentlig sikt och den höga marschfarten 180 km/t (toppfart 240 km/t) med en bränsleförbrukning på 17 l/tim (vid snålkörning 12,5 l/tim) gör RW 3 till en angenäm bekantskap.



## OKTOBER-KANNAN ny nationell stortävling

Jönköpings läns livaktiga modellflygförbund har inbjudit alla landets klubbar till tävling om Oktober-kannan 12 oktober på Feringe flygplats. Tävlingen omfattar klasserna S int, S 1, F int, G int, RC IV och Flygande vingar.

## I LINKONTROLL 1958

Östra Sörmlands Flygklubb stod som arrangör för linkontroll-SM, som ägde rum på F11 i Nyköping 23—24 aug. Värdet var dåligt och på lördagen var det t o m fråga om inte tävlingen skulle inställas. Arrangemangen var efter förhållandena bra och förläggningen var också utmärkt.

På lördagen kördes första omgången i team-racing. Tiderna blev på grund av värdet dåliga, men Solnas Björn Winkler flög fint och ledde efter dagens flygningar. Team-racingen fortsatte på söndagsmorgonen och nu gick det hela bättre. Till finalen kvalificerade sig Måns Hagberg, Nimbus, Björn Winkler och Peter Hagman, ÖSFK. Hagberg kom snabbt iväg och ledde snart, men Hagman som låg sist efter en del motorbesvär kom starkt på slutet, gick förbi Winkler, fast Hagberg nådde han aldrig.

I speed väntade man med spänning att få se vad den nya Super Tigren kunde åstadkomma. Den visade sig också vara den i särklass snabbaste motorn. Måns Hagberg ledde efter första perioden, men passerades av Nils Björk, Nimbus. I sin sista flygning fick dock "Männe" upp sin kärra i 189 km/tim och slog Björk med 2 km/tim.

I stunt stod Jesper von Segebaden i särklass. Hans stora välbyggda "Smoothie" med Fox 35 motor utförde precisionsmanövrer som aldrig tidigare har setts i det här landet.

## NORRLANDSMÄSTARE HAR KORATS

Östersunds Flygklubb arrangerade den 10 augusti årets norrlandsmästerskap i modellflyg. Tävlingen, som gick på Opefältet, var tillika den första norrlandskvalificeringen för nästa års landslagsuttagningar. En kyttig blåst drog ner resultaten i början, men mot slutet gjordes flera maxflygningar. Landslagsmannen K A Eriksson, Härnösand fick i S int nöja sig med fjärde plats men sparade sin bästa modell med tanke på det stund-

dande NM:et i Norge. Överraskande segrare blev nu Bengt Johansson, NÄFK med 543 sek. På de närmaste platserna blev det jämtländskt genom Arne Berglin, Oviken och Gösta Nilsson, Östersund.

I Wakefieldklassen var gamle rutinerade Helge Wannberg, NÄFK totalt överlägsen och vann på 481 sek före Anders Norén, Östersund. Lika överlägsen var Östersunds Gösta Nilsson i F int där han vann på 443 sek före Sundsvalls Stig Nordin. Lagtävlingen såg NÄFK som klar segrare.

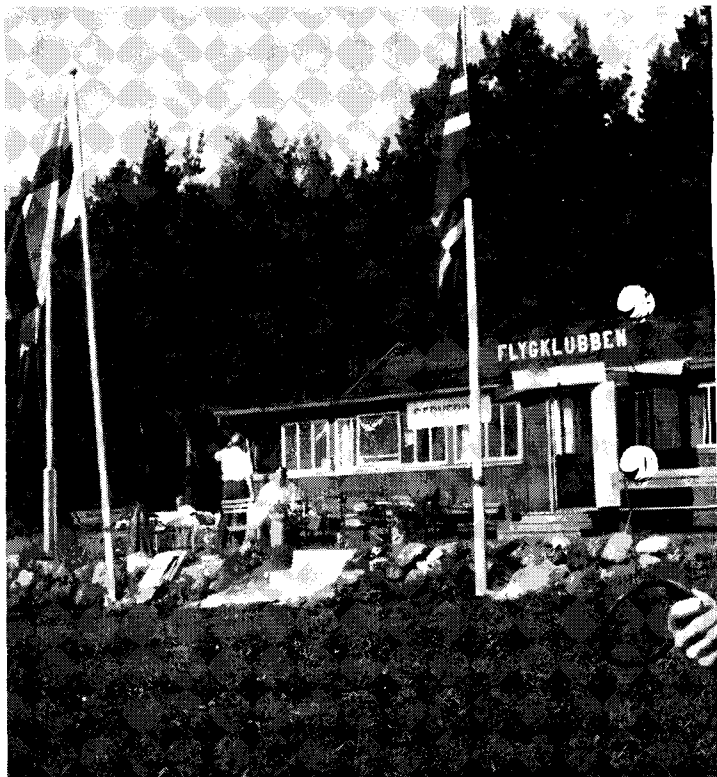
*Gösta Nilsson.*



## AKROBAT OH!

Sveriges skickligaste stuntpilot är f. n. SM-vinnaren Jesper von Segebaden, välbyggare av toppklass och coming man inom svenskt modellflyg. Den här illustrerade modellen, Jespers senaste egenkonstruktion är lika avancerad som sin upphovsman. När de båda riktigt hunnit bekanta sig med varann

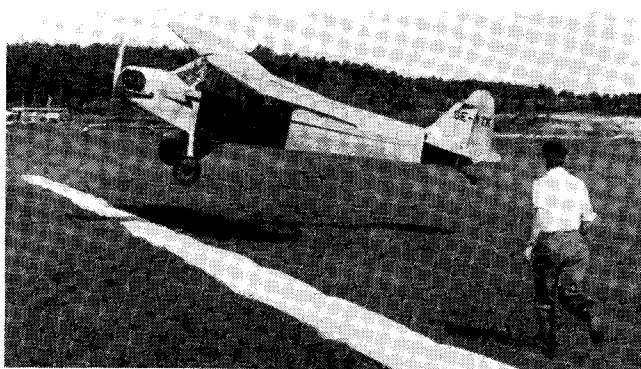
och med det internationella tävlingsmönstret bör de kunna hamna rätt högt på den internationella ranglistan. Det lyckades inte särskilt bra i Bryssel, där Jesper fick kämpa förvägs med en överhettad motor, tills ett gammalt kasserat (och t. o. m. något krokigt) tändstift visade sig ha rätt värmetal och räddade situationen.



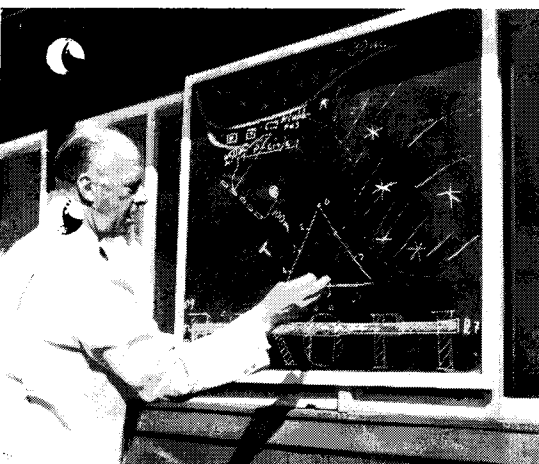
# NMT - 58



Överst t. v.: Juhani Heinonen med sitt egenhändigt byggda flygplan HK 1. — Därunder: Nils Mattson, suverän NMT-segrare vid Arboga-Cuben med inteckningarna i Ahrenbergspokalen på motorkåpan. — Mittbilden: Inbäddat i so-grönska låg NAFK:s trivsamma klubbhus. Rapporterna från tävlingen gick snabbt via radio till sekretariatet. — Överst t. h.: Mattson i SE-ATK gör en av sina oslagbara broddningslandningar. — Därunder: En man från varje land ingick i juryn. Fr. v. Nils Söderberg, Sverige, Erik Kerke, Finland, John Foltmann, Danmark och Hans G Lund, Norge. — Undre raden fr. v.: Lars Åhrberg studerar målmappen före starten. — KSAK-chefen Nils Söderberg under ordgivningen. — Årets segerherrar,



*Nils Mattson och Lars Åhrberg gratuleras av norska laget, fr. v. Asbjørn Foss, Erik Rudström och Håkon Dahler.*



## RESULTATLISTOR FRÅN ÅRETS SM OCH VM TILL REGISTRERADE MODELL- FLYGKLUBBAR

Från modellflygarhåll har uttalats ett önskemål att KSAK skall publicera fullständiga resultattabeller från de viktigaste modellflygtävlingarna. KSAK har därför sammanställt en resultatlista omfattande SM flygande, SM linstyrning och SM radiostyrning samt VM friflygande och VM linstyrning, allt för 1958. Denna lista distribueras till samtliga registrerade modellflygklubbar.

## BRYSSSEL-BREV FRÅN VM

Det första samlade VM för linkontrollmodeller avhölls i Bryssel 4—7 september med 15 deltagande nationer. Arrangemangen kring tävlingen var bra och vädret var fint, även om det var i varmaste laget för oss nordbor. De två första dagarna körde man stunt och speed.

Man trodde att tjeckerna med sina deltaplan skulle vara snabbast i speed, men det visade sig snart att ungrarnas konventionella speedplan hade mer krut i motorerna. Italienerna använde den nya Super Tigre G 20V, som visade kunna uppnå 200 km/tim i en standardversion. Gamle mästaren Gibbs från England hade denna gång inget att säga till om och hamnade långt ned på listan.

Svenskarnas motorer gick som de skulle i det varma vädret. Rosenlunds 182 och Björks 180 räckte ej långt i den mördande konkurrensen. Lagtävlingen i speed vanns av Ungern med Sverige på sjunde plats.

Stunten var mycket hård och flertalet utmärkta flygningar presterades. De flesta planen var stora och hade motorer på

## BELÄTEN KONSTRUKTÖR

Rolf Dilot som är upphevs-  
mannen till den nyaste radio-  
modellen "Vagabond" har all  
anledning att se glad ut. Efter  
hundratals lyckade provflyg-

ningar har modellen kommit ut  
i byggsats och det ser ut som  
om Vagabonderna skulle kunna  
bli ganska talrika vid nästa  
års radiotävlingar. T. v. "för-  
läggaren" Sven E Truedsson.

## NORDISKA MODELL- FLYGMÄSTERSKAP

Norge bjöd på NM-tävling-  
ar den 24 augusti. Ännu har  
protokollet inte kommit KSAK  
tillhanda men vi vet att Fin-  
land vann stort och att sven-  
skarna var storbelåtna med  
arrangemangen. Att en av  
svenskarna saknades när Len-  
nart Tysklind räknade in sina  
mannar i Oslo minskade givet-  
vis våra placeringschanser.

Vi återkommer till tävlingen  
i ett kommande nummer.

Det är verkligen glädjande  
att konstatera att det nordiska  
modellflygsamarbetet som be-  
drevs med så stor intensitet  
under krigsåren åter kommit  
igång på allvar.

## MODELLFLYGSTYRELSEN EFTERLYSER ARRANGÖREN

Vid Modellflygstyrelsens se-  
naste sammanträde i Uppsala  
den 13 september beslöt man  
att infordra de registrerade  
modellflygklubbarnas bud på  
1959 års tävlingsarrangemang  
före december månads utgång  
i år.

Det gäller i första hand  
KSAK:s Vintertävling, vidare  
SM för friflygande, linstyr-  
ning och radio var för sig. Nå-  
got s. k. samlat SM är icke  
aktuellt. Slutligen gäller upp-  
maningen även arrangerandet  
av de speciella uttagningstäv-  
lingarna.

Ansökningarna skickas till  
KSAK — men som sagt: före  
årets slut!

# Nyttoflygets flygplatser

**KSAA publicerar på följande sidor en högaktuell förteckning över alla civila och militära flygplatser som i dag kan utnyttjas av privatflygarna**

## Användning av flygplatser

1. Utom i fall av nöd få *civila* luftfartyg för start och landning endast använda:

- a) civila flygplatser, godkända för allmänt bruk;
- b) civila flygplatser, *icke* godkända för allmänt bruk;
- c) militära flygplatser under vissa villkor enligt punkt 2 nedan;
- d) vatten, is eller snö samt
- e) andra lämpliga platser, om tillstånd i förväg har erhållits av markägaren.

Anm. 1) På ort, där för allmänt bruk godkänd flygplats finnes, skall denna användas för luftfartygs start och landning.

2) Såvida icke särskilt tillstånd lämnas av Kungl. Luftfartsstyrelsen, får, vid befordran av personer mot avgift, start och landning endast före-

tagas på platser enligt a), c) och d) ovan.

## 2. Militära flygplatser.

Ansökan för svenska civila luftfartyg att använda militära flygplatser skall adresseras till vederbörande militära myndighet enligt gällande *informationscirkulär* angående bestämmelser för civila luftfartyg vid användning av flygplats tillhörande flygvapnet.

## Telefonnummer till fottillflygplatserna

ha angivits i kolumn 7 i tabellen. För de militära övningsflygplatserna har i kolumn 7 angivits den flygeskader, som lämnar tillstånd.

Eskaderns telefonnummer:  
Första eskadern (E1)

Göteborg 010/17 45 30

Andra eskadern (E2)

Ängelholm 0431/203 00

Tredje eskadern (E3)

Stockholm 010/67 95 00

Fjärde eskadern (E4)

Luleå 0920/104 90

## Informationer angående fältbeskaffenhets vid flygplats

Informationer angående fältbeskaffenhets vid flygplats, såsom lös fältyta, spårbildning, snöförhållanden o. d., meddelas i NOTAM distribuerade samt i NOTAM distribuerade på luftfartens fasta förbindelser.

Informationer rörande flygplats utan flygtrafikledning kunna i vissa fall vara inaktuella. Förare bör sålunda före flygning själv göra sig underkunnig om aktuella förhållanden på sådana flygplatser.

Formligt förbud för start och/eller landning för samtliga

5—6 cc. Den sk Bob Palmer-skolan var väl representerad med åtskilliga Smoothie- och Thunderbirdliknande plan.

Striden om första plats kom till stå mellan belgaren Stouffs och tjecken Gabris, där den sistnämnde så småningom triumferade. Den svenske representanten, Jesper von Segebalden, blev enligt allas vår mening totalt bortdömd.

Den sista tävlingsdagen flög ombat och team-racing. Enligt de senaste FAI-bestämmelserna flög 4 man i samma team-racecirkel. Med de farter som presterades visade det sig att 3 man nog är lämpligare. Det förekom således en hel del kvaddar ofta beroende på omkörningar under istället för över. Redan efter första omgången stod det klart att Dick

Edmonds, England, och Stouffs skulle bli att räkna med. Christer Söderberg försvann ur tävlingen efter ett mycket snöpligt linhaveri. Det blev i stället Peter Hagman som försvarede den svenska äran genom att köra på 5.59. Bra med tanke på den för våra motorer besvärliga hettan.

Finalen blev den snabbaste och hårdaste som någonsin har körts. Edmonds plan var snabbast, men Stouffs och italienaren Continis plan flög längre per tank. På varvräknetavlorna följde man hela tiden den spännande kampen. Vid ca 20 varv ledde Stouffs med 1 varv före Edmonds, då de råkadde toucha varandra i luften varvid Stouffs motor stannade och därmed var saken klar.

Combaten bjöd på en hel del

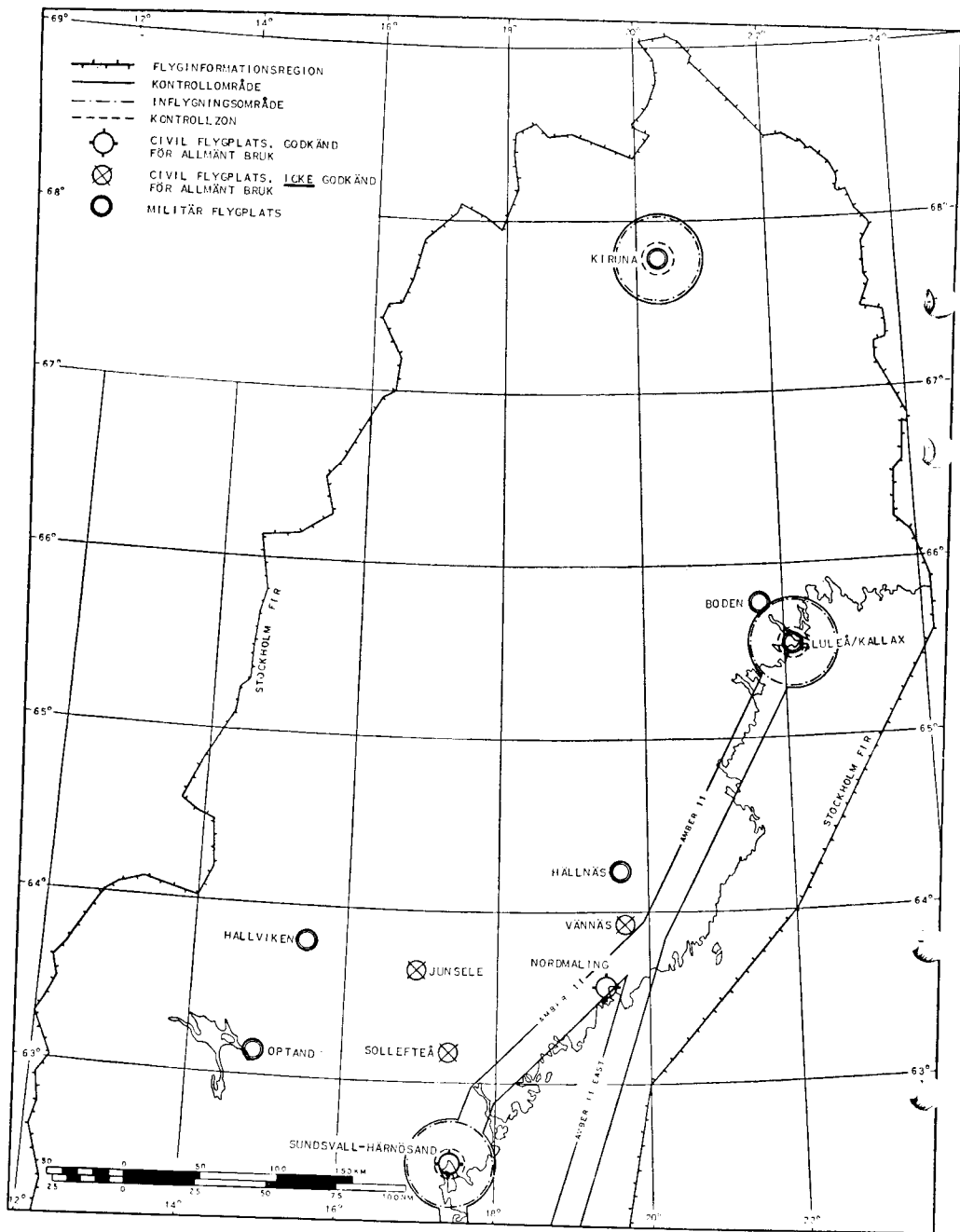
bejublade uppvisningar och föll publiken väl på läppen.

Framförallt fäste man sig vid tysken Krucks smarta flygningar. Han kom också till finalen, där han formligen utklassade sin motståndare.

Hans taktik var att med sin snabba kärra ständigt anfalla tills han kapat motståndarens serpentin och sedan hela tiden hänga precis bakom motståndaren, där denne omöjligt kunde komma åt honom.

Tävlingens kanske största prestation stod ryssen Ivannikov för när han slog världrekordet i realklassen. Han uppnådde 300 km/tim efter en glänsande flygning. Med ett plan av samma konstruktion hade han tidigare nått 275 km/tim.

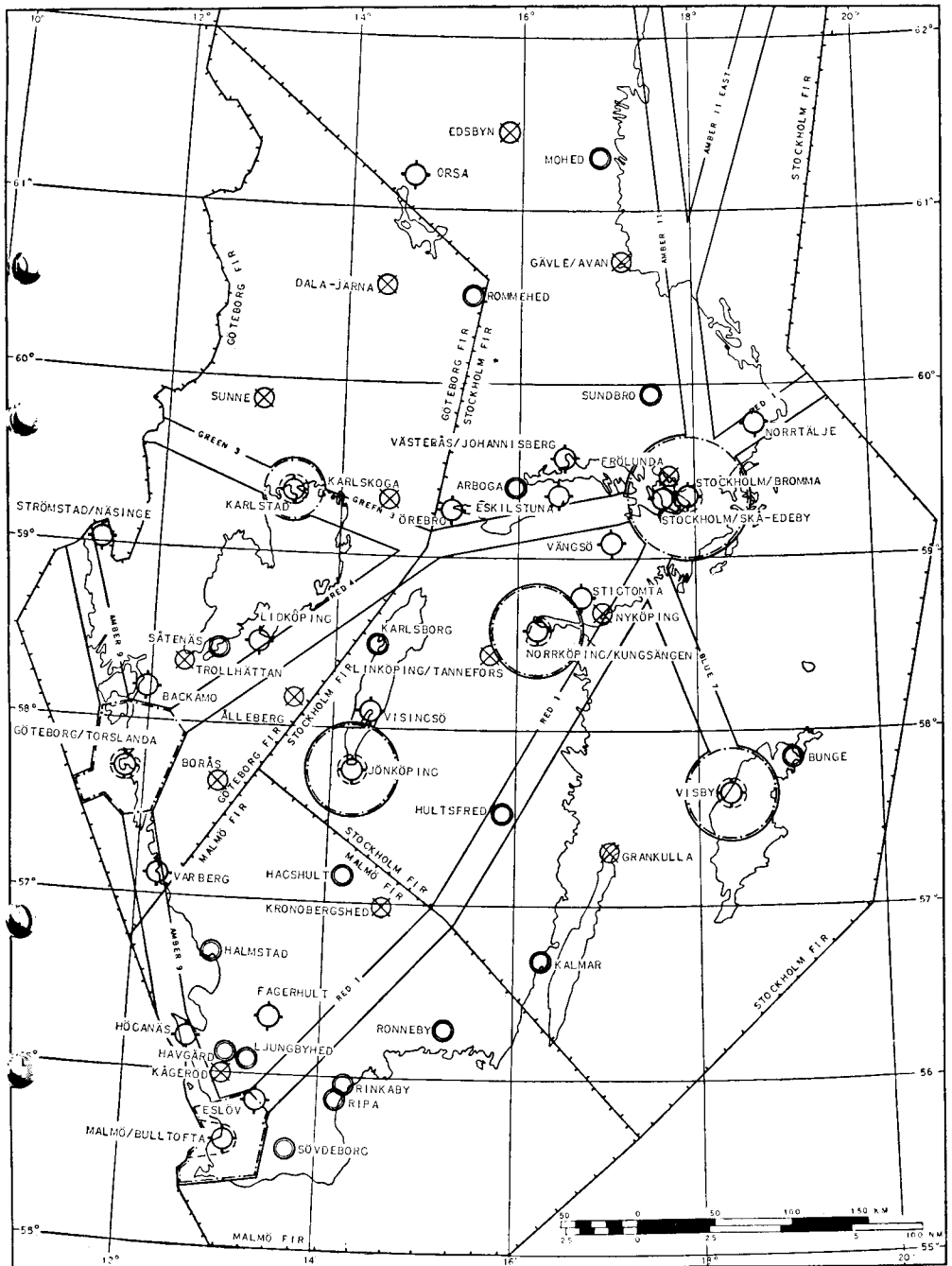
Christer Söderberg.



eller vissa flygplantyper kommer i regel icke att utfärdas på grund av fältbeskaffenhet.

På grund härav åligger det sålunda vederb. förare eller företagare att på grundval av fö-

religgande informationer själv avgöra om start eller landning kan ske på betryggande sätt.



Beskrivning över de flygplatser som upptagits på kartan återfinns på sid 16—19.

CIVILA FLYGPLATSER GODKÄNDA FÖR ALLMÄNT BRUK

Stad/ Flygplats	Koordinater	Höjd ö h m	Rullbana	Dimen- sioner	Yta	Ägare Anmärkningar
	Läge					
1	2	3	4	5	6	7
Backamo	5811N 1159E 19 km S Uddevalla	129	NE/SW WNW/ESE	600 450	Gräs	LFS. Tfn Uddevalla 230 18
Eskilstuna	5923N 1627E 5 km WNW	13	N/S ENE/WSW	850 800	Gräs	Eskilstuna stad. Tfn 016/372 80
Eslöv	5351N 1320E 2 km NE	90	N/S E/W NW/SE	700 700 800	Gräs	LFS. Tfn 1102
Fagerhult	5623N 1328E 2 km N	115	N/S ENE/WSW	550 500	Gräs	LFS. Tfn Markaryd 300 67
Göteborg/ Torslanda	5747N 1147E 11 km W	4	04/22 09/27 14/32	1820×60 1150×40 1270×40	Asfalt	LFS. Flygplan utan ra- dio end. efter särskilt tillst. Tfn 031/62 02 82
Höganäs	5611N 1235E 2 km SE	7	NW/SE NE/SW	950 800	Gräs	Höganäsbolaget. Tfn Hälsingborg 406 51
Jönköping	5746N 1411E 2 km S	91	04/22 E/W NW/SE	1190 770 750	Gräs	LFS. Tfn 036/155 90
Karlstad	5922N 1328E 2 km S	46	18/36 NW/SE NE/SW	1200×60 1300 1000	Asfalt Gräs	LFS. Tfn 054/166 12
Lidköping	5828N 1310E 5 km S	61	NW/SE NE/SW	1000 1100	Gräs	Lidköping stad. Tfn 630 46, 630 10
Malmö/ Bulltofta	5536N 1304E 3 km E	8	06/24 13/31	1800×60 1150×80	Asfalt Gräs	LFS. Flygplan utan ra- dio end. efter särskilt tillst. Tfn 040/185 19.
Nordmaling	6335N 1926E 5 km W	14	01/19 N/S	1250×60 1200	Gräs	LFS. Tfn 447
Norrköping/ Kungsängen	5835N 1615E 3 km E	5	09/27 01/19	1700×60 1100	Betong Gräs	LFS. Tfn 011/277 25
Norrälje	5945N 1842E 1 km N	30	NE/SW NW/SE	880 450	Gräs	LFS. Tfn 0176/106 84
Orsa	6112N 1443E 9 km NE	208	NW/SE NE/SW E/W	1200 1200 1000	Gräs	Orsa kommun. Tfn 501 40
Stigromta	5847N 1648E 13 km WNW Nyköping	36	NNW/SSE E/W	1080 1180	Gräs	LFS. Tfn Nyköping 0155/271 32
Stockholm/ Bromma	5921N 1757E 7 km WNW	14	13/31 05/23	1900×60 1220×40	Asfalt	LFS. Flygplan utan ra- dio end. efter särskilt tillst. Tfn 010/28 61 86, 28 87 23



1	2	3	4	5	6	7
Stockholm/ Skå-Edeby	5921N 1745E 20 km W	5	NE/SW NW/SE E/W	1100 1000 950	Gräs	Stockholms stad. Tfn 0756/243 25
Strömstad/ Näsinge	5901N 1121E 13 km NE	35	NNE/SSW NNW/SSE WNW/ESE	850 800 650	Gräs	LFS. Tfn Näsinge 7
Sundsvall- Härnösand	6232N 1727E 17 km N Sundsvall	4	16/34 12/30 08/26	1200×60 1150 1100	Asfalt Gräs	LFS. Tfn Sundsvall 782 28
Uppsala/ Arberg	5708N 1214E 3 km NW	1	E/W N/S	630 530	Gräs	LFS. Tfn 12 57
Visby	5740N 1821E 4 km NE	43	02/20 11/29	2000×60 1000×100	Asfalt Gräs	LFS. Tfn 123 49
Visingsö	5806N 1424E Nord- spetsen	94	NW/SE N/S E/W	950 750 500	Gräs	LFS. Tfn 54
Vängsö	5906N 1713E 9 km NW Gnesta	17	E/W NNE/SSW	850 700	Gräs	LFS. Tfn Gäsinge 51
Västerås/ Johannisb.	5935N 1630E 5 km SW	8	NNW/SSE NE/SW E/W	1150 1100 800	Gräs	Västerås stad. Tfn 021/356 12
Örebro	5919N 1513E 2 km S	31	E/W N/S	1150 1100	Gräs	LFS. Tfn 019/12 25 15

### CIVILA FLYGPLATSER ICKE GODKÄNDA FÖR ALLMÄNT BRUK

1	2	3	4	5	6	7
Borås	5742N 1250E 7 km SW	190	NE/SW	800×160	Gräs	Borås stad. Tfn 544 29, 274 20
Dala-Järna	6034N 1423E	236	NNE/SSW	1230×35	Gräs	Privat. Tfn 263
Edsbyn	6126N 1550E	157	E/W	500×30	Gräs	
Frölunda	5927N 1742E 5 km SW Kungsängen	9	E/W	600×30	Gräs	Privat. Tfn Ståket 0758/520 79
Grankulla, Öland	5720N 1703E 9 km N Böda ka	Ca 8	NNW/SSE	500×50	Gräs	Privat. Tfn Gran- kullaviken 12
Gävle/ Avan	6041N 1711E 3 km NNE	8	N/S NE/SW	550×40 550×50	Gräs	Privat. Tfn 290 90
Junsele	6341N 1653E 2 km NW	Ca 200	NNW/SSE	500×15	Gräs	

1	2	3	4	5	6	7
Karlskoga	5921N 1430E 3 km NNW	122	N/S NE/SW	850 770	Gräs	Privat. Tfn 0586/302 67, 331 68
Kronobergs- hed	5659N 1434E 7 km N Alvesta	181	18/36	1310×90	Gräs	Linjeflyg. Tfn Moheda 152
Kågeröd	5559N 1303E	Ca 80	NW/SE	750×50	Gräs	Tfn Kågeröd 250, 251
Linköping/ Tannefors	5825N 1541E 5 km ESE	40	11/29	2160×40	Betong	SAAB. Tillstånd er- fordras. Tfn 290 26
Nyköping	5845N 1703E 4 km E	1	E/W NNW/SSE	500×45 500×30	Gräs	ANA. Tfn 0155/177 00
Sollefteå	6310N 1721E 3 km E	Ca 40	W/E	500	Gräs	
Sunne	5952N 1306E 3 km NW	119	16/34 13/31 07/25	600×30 560×23 400×20	Gräs	Privat. Tfn 111 62
Trollhättan	5819N 1220E 3 km NNE	43	N/S E/W NE/SW NW/SE	1200 1200 1200 1200	Gräs	SAAB. Tillstånd er- fordras. Tfn 143 69
Vännäs	6355N 1944E	112	13/25	670×30	Asfalt	Tfn Vännäs 104 94
Älleberg	5808N 1336E 6 km SE Falköping	335	NE/SW E/W	450×30 500×30	Gräs	KSAK. Tillstånd er- fordras. Tfn Falköping 231 52, 231 51

### MILITÄRA FLOTTILJFLYGPLATSER

1	2	3	4	5	6	7
Arboga	5924N 1555E 5 km E	10	15/33	1800×40	Asfalt	FV. Tfn 0589/128 00
Halmstad	5641N 1249E 3 km W	20	01/19	1800×40	Asfalt	FV. Tfn 182 90
Kalmar	5641N 1617E 5 km W	3	05/23 16/34	2000×40 1950×37	Asfalt	FV. Tfn 0480/150 40
Karlsborg	5831N 1431E	96	06/24	2300×40	Asfalt	FV. Tfn "Flyg- flottiljen"
Ljungbyhed	5605N 1313E	40	11/29	2000×40	Asfalt	FV. Tfn 0435/407 00
Luleå/ Kallax	6533N 2208E 7 km S	10	14/32 04/22 09/27 18/36	2200×37 650 700 700	Asfalt	FV. Tfn 0740/104 90
Ronneby	5616N 1516E 5 km N	56	01/19	2300×40	Asfalt	FV. Tfn Kallinge, "Flygflottiljen"
Sätenäs	5826N 1242E	52	01/19 11/29	2000×40 2000×40	Asfalt	FV. Tfn Tun, "Flygflottiljen"

Anm. För orter där civila flygplatser eller militära övningsflygplatser finns, ha de militära flottilflygplatserna ej medtagits.

## MILITÄRA ÖVNINGSFLYGPLATSER

1	2	3	4	5	6	7
Boden	6549N 2142E 3 km S	17	09/27 13/31	775×30 660×30	Asfalt	FV, E 4. Beläget inom förbjudet område
Bunge	5751N 1903E 2 km SW Fårösund	19	03/12 09/27 16/34	675×30 675×30 675×30	Asfalt	FV, E 3. Beläget inom förbjudet område
Hagshult	5718N 1408E 14 km NNE Värnamo	169	04/22	2000×40	Asfalt	FV, E 2
Hallviken	6344N 1527E	340	15/33	800×35	Asfalt	FV, E 4
Havgård	5606N 1308E 3 km SW Klippan	35	NW/SE E/W NE/SW	1250 1000 1000	Gräs	FV, E 2. Beläget inom förbjudet område
Hultsfred	5731N 1550E 5 km NW	112	12/30	2000×40	Asfalt	FV, E 2
Hällnäs	6416N 1937E 4 km S	181	02/20 16/34	750×30 680×30	Asfalt	FV, E 4
Kiruna	6746N 2016E 12 km S	471	17/35 05/23 11/29	1200×40 900×40 880×40	Asfalt	FV, E 4
Mohed	6118N 1651E 13 km W Söderhamn	64	NW/SE E/W	1000 1000	Gräs	FV, E 4
Optand	6308N 1449E 11 km SE Östersund	390	N/S E/W	1000 1000	Gräs	FV, E 4
Rinkaby	5558N 1418E 10 km SE Kristianstad	10	05/23 12/30 18/36	690×30 690×30 690×30	Asfalt	FV, E 2
Ripa	5556N 1415E 4 km SW Åhus	8	ENE/WSW	1000×150	Gräs	FV, E 2
Rommehed	6026N 1530E 8 km SE Borlänge	152	NW/SE N/S E/W	1500 1250 1000	Gräs	FV, E 3
Sundbro	5955N 1733E 9 km NW Uppsala	17	NE/SW NW/SE E/W	1250 1100 1000	Gräs	FV, E 3
Sövdeborg	5536N 1341E 5 km S Sjöbo	35	NW/SE	2200×200	Gräs	FV, E 2

### FOUR FÅR NY PRESSCHEF

Major Gösta Norrbohm efterträder 1 oktober major Hans Neij som chef för flygstabens pressdetalj.

### FLYGPLATSNYTT

Umeå nya flygplats, som ännu inte är byggd, är officiellt invigd, sedan flygklubben börjat använda en del av den blivande tvärbanan

som start och landningsplats för klubbens GV-38.

Lycksele stad beräknas kunna börja anläggningsarbetena för den nya flygplatsen 1 november. Till våren räknar man med att kunna börja flyga.

## MODELLFLYGETS MÄSTARE 1958

1958 års serie av SM-tävlingar för modellflygare har nu avslutats med SM friflygande, arrangerat på F 16 13—14 september av Uppsala Fk. Tidigare har SM radiostyrning arrangerats av Nyköpings FK och SM linstyrning av Ö Sörmlands Fk, de båda sistnämnda evenemangen på F 11 23—24 augusti.

Följande Svenska Mästare har korats:

S int	Börje Magnusson, Mfk Flyggänet, Klippan
G int	Charles Moberg, Aeroklubben i Göteborg
F int	Hans Friis, Fk Gamen, Norrköping
Friflygande lag	Fk Gamen, Norrköping
Radiostyrning	Eric Berglund, Insjön
Speed int	Måns Hagberg, Nimbus, Stockholm
Team int	Måns Hagberg, Nimbus, Stockholm
Stunt int	Jesper von Segebaden, Solna Msk, Solna

Den fullständiga resultatlistan utsändes till registrerade modellflygklubbar.

## BIDRAG TILL ANSKAFFNING AV TVÄSITSIGA SEGELFLYGPLAN

KSAK avser under våren 1959 för klubbarnas räkning anskaffa 12 st Bergfalke II/55. Flygplanen levereras utan instrument. Statsbidrag kan påräknas för dessa flygplan till 50 procent av anskaffningssumman. Klubbarnas egen insats beräknas till 6.200—6.500 kronor. Leveransen beräknas ske under mars—juni 1959.

De klubbar som önska er-hålla Bergfalke II/55 med statsbidrag måste meddela KSAK detta *senast den 1 november 1958*. Klubbarnas egen insats skall kunna inbetalas till KSAK *senast den 1 december 1958*.

## NYTT SVENSKT SEGEL-FLYGREKORD ANMÄLT

Jan Ahlström och Margareta Norlander, båda från Norrköping, flög den 10 augusti en Kranich från Kungsängen till Kalmar, 220,3 km. Om rekordansökan blir godkänd, vilket man väl får förmoda, har paret Ahlström—Norlander slagit Kipp—Blombergs rekord från 1943, då man också star-

tade i Norrköping men landade i Växjö. Den nya noteringen kan också väntas bli godkänd som distansflygning till angivet mål, där man inte tidigare haft något rekord i den svenska tabellen.

Segelflygkommittén och VU kommer i vanlig ordning att behandla ansökningarna.

## TILL SALU

**REARWIN GV-38**, grundöversedd, säljes eller uthyres. Ev. byte diskuterar. Flygintressenter, Sundsvall 6.

**JAKTFLYGPLAN J 21 A 3**, komplett med bockar för motoröversyn, specialverktyg och reservdelar. Motorn konserverad. Flygplanet i hangar sedan 1954. Allt i mycket gott skick. Ev. byte mot sportflygplan. — H Undén, tel. 18 16 22, Stockholm.

**Publ. Underrättelser från Luftfartsstyrelsen** avseende Registerutdrag ärg. 1957 och tidigare önskas köpa. Yngve Nilsson, Högseröd 5, Löberöd.

**AUSTER AUTOCAR** med Edo-flottörer och skidor. — **EDOFLOTTÖRER** storlek 2425 lämpliga till Cessna 172, 182 etc. — **EDOFLOTTÖRER** med underställ till Piper Cub J3. — **AUSTER** Mk V med Lycomingmotor. 75 tim. sedan grundöversyn på flygplan och motor. — Allt i gott skick. — Svar till Air Service, Göteborg flyg. Telefon 62 04 48, 53 18 50

**HAVERERAD OLYMPIA** till salu billigt. Tillverkningsår 1951. Linköpings Flygklubb, Saab, Linköping. Tel. 209 00.

**SE-AGE de Havilland Hornet Moth**, 2-sits. landflygplan med 120 hkr Gipsy Major-motor. Helt nyrenoverat och ytterst välvärdat. Eric Jerreborn, Vibeligatan 12, Karlstad. Tel. 13602.



Oktober 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:—

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.