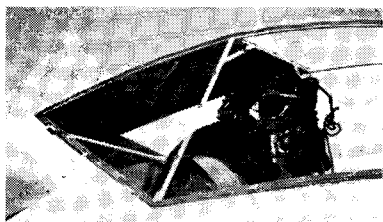


# Saint Auban sur Durance



## Högskolan för vågsegelflygning

av Rolf Algotson

Vid foten av de franska högalperna mellan Grenoble och Cannes ligger utmed vägen "route Napoleon" den lilla oansenliga staden Saint Auban (kan tävla med Trosa) och här har franska statens turistväsende anlagt sin hög-

Varje inbiten segelflygare önskar väl att en vacker dag kunna sälla sig till den lilla skara som innehar Guld-C-diplom i sporten. Kanske rent av försöka sig på provet för någon av de tre diamanter vilka utgör maximum i svårighetsgrad. Den som siktar dithän måste även ägna sig åt höjdflygning, den kanske tjugigaste grenen av segelflygning. Det vanligaste sättet är då att utnyttja de cumulus eller cumulunimbus d. v. s. åskmoln som den svenska högsommaren brukar ståta med. Detta innebär instrumentflygning för den ofta oerfarne flygaren och blir f. ö. vanskligare allteftersom trafikmängden ökar och luftledningarna utvidgas. För den som trots allt vill flyga högt gives ett annat och behagligare alternativ — vågsegelflygning, vars överlägsenhet ligger däri, att man hela tiden flyger i klar luft med full märksikt och där natursceneriernas skönhet stiger i takt med höjden över marken.

Vad är det då för egenartade vågor som kan bära ett flygplan?

De atmosfäriska vågor som segelflygaren utnyttjar, bildas när en stabilt skiktad luftmassa sveper fram över ett med bergskedjor och dalar kuperat landskap. Luftmassan formar sig då efter landskapet och vågrörelsen i lufthavet fortplantar sig i höjded upp till 10—12.000 m. beroende på vindens hastighet samt bergens sträckning och utseende.



skola för segelflygning och meteorologisk forskning.

Den vind som flygare och meteorologer här åstundar är en kall NV-vind — Mistral — som av cykloner i västra Medelhavet sugts ned mellan Pyrenéerna och Alpena. Just vid NV-vind passerar luftströmmen över den 1.700 m. höga bergskedjan Montagne de Lure, och däröver är också flygarnas speciella tummelplats. Genom den meteorologiska forskning som bedrivs jämsides med segelflyget, har bergen omkring S:t Auban under åren utforskats och vågornas stigområden kartlagts. (Precis som sportfiskarna som har sina speciella abborrhgrund!)

## SM I MOTORFLYG

Tävlingen kommer att avhållas omkring mitten av aug. Plats och tidpunkt meddelas senare.

För tävlingen gäller bl. a. att alla deltagare tävlar i en och samma klass, som emellertid är indelad i kategorier, nämligen för deltagare med större erfarenhet, med mindre erfarenhet samt damer. I de båda sistnämnda kategorierna uppsättas särskilda vandringspris.

Segraren i tävlingen blir svensk mästare och erövrar Öresunds-Pokalen såsom vandringspris.

Deltagande flygplan skall vara landflygplan av konventionell typ. Ingen begränsning med avseende på motorstyrka.

På grundval av erfarenheter vid fjol-årets Nordiska Motorflygtävling och de diskussioner som avhölls efter tävlingen har förslag till modifiering av reglerna för NMT, framförallt handicapbestämmelserna, utarbetats. Dessa förslag torde i stort sett komma att följas vid årets Nordiska Motorflygtävling. Det är dock möjligt att arrangören, Finlands Flygförbund, företager mindre justeringar.

Årets SM kommer att följa NMT-reglerna. Det ovannämnda modifieringsförslaget samt kompletta regler kan rekommenderas från KSAK.

”Centre National de Vol à Voile de S:t Auban”, som skolan heter mera officiellt, är öppen året runt och tar emot 15 entusiaster i varje kurs, som varar en månad. Dessa kurser är i propagandasyfte internationella med fem utlänningar i varje. I årets januarikurs deltog således bl. a. två engelsmän, en belgare, en tysk och från Sverige förf. Som här tidigare antytt är det franska segelflyget statsunderstött och sorterar under ministeriet för turism. De senare årens fransk-algeriska oroligheter har inneburit ganska väsentliga inskränkningar för segelflyget och flera skolor har lagts ner. Av detta märker man emellertid ingenting på S:t Auban som f. n. är den största skolan, ca 10 gånger så stor som Älleberg. Ett genomgående drag synes vara att endast det bästa är gott nog. Av segelflygplanparkens 35 enheter äro 20-talet utrustade med radio (7 kanal) och syrgasanläggning av De Mand-system. Flera av planen äro dessutom försedda med el. gyroskop, horisont, extra lätt och specialbyggd för segelflygplan. Eftersom de flygare som från Europas alla hörn söka sig till S:t Auban, är där för att göra prestationsflygningar, är stor vikt lagd vid planens utrustning vad beträffar säkerheten. Ty på t. ex. 6.000 meters höjd inträder medvetlöshet vid syrgasbrist redan efter några få minuter. Men säkerhetskravet åvilar i lika hög grad piloten. Varje föräres certifikat och flygdagbok kollas noga, och varje kurs på S:t Auban inleds alltid med några dagars teori. Då meddelas undervisning i skötsel av syrgas och radio samt filmföreläsning om rotor och fallvindar, vilka följer i vågvindarnas kölvatten.

Naturligtvis är franska huvudspråket, men skolans fem instruktörer behärska hjälpligt såväl tyska som engelska, om än med en viss motvilja. Hjälpension och flygning kostar ca 25 kr/dag, detta inklusive all flygning och eventuella landtransporter! Helt säkert kostar varje elev skolan det tredubbla och det är här franska statens generositet träder in.

Oavsett förkunskaper och flygtimmar må alla elever provas i dubbelkommando, en lika intressant som nyttig procedur. Intressant därför att DK-planen är av den hypermoderna typen Breguet 904 med infällbart hjul och ställbara vingklaffar och glidtal 1:35. Priset är ju också därefter — ca 50.000 kr!

Efter någon veckas svaga och växlande vindar gick vinden en kväll över på NV och förväntan började lysa i allas ögon. Aha, Mistralen var på väg. På natten friskade vinden i till 10 m/sek. Temperaturen sjönk även inomhus. Eldaren var tydligen denna gång den förste som blev överraskad. Och han var för mycket fransman för att gå upp på natten och lägga in mera kol.

Så fort solens första bleka strålar nästa morgon svepte över Provence avtecknade sig skarpa lenticularismoln i "flera våningar" över Montagne de Lure, och det dröjde inte länge förrän det första flygsläpet rullade iväg över startbanan. Ett efter ett drogs segelflygplanen upp i någon av de lägsta lävågorna, och snart började rapporter strömma in till radiostationen på marken från de olika planen med uppgift om position m. m. Det var spännande att följa flygarnas envig. Ibland noterade de steg med 5—8 m/sek., men lika ofta hade någon hamnat i ett fallvindsområde och styrde med 150—180 m/s fart upp i lovert för att försöka nå nya områden. Jag stod i tur som nr 5 den dagen (den 16:de januari) och skönt påpälsad i färskinnsöverall och "Musse-Piggare" på fötterna tog jag plats i planet, en Arsenal Air 102. Syrgasförrådet skulle räcka för 5 timmars flygning och batterierna var nyladdade. Radiopörtlarna hade meddelat  $-50^{\circ}$  C på 700 m. så något solbad kunde det alltså ej bli tal om! Bogserplanet av typen Storch, steg i vida cirklar uppåt och på 600 m. gavs tecken för urkoppling. Jag svängde brant åt vänster och fångades upp av hangvinden från vilken det sedan gällde att ta sig över i vågorna, vilket också lyckades. Efter 1½ timma hade jag nått 4.000 m. Utsikten var fantastisk. Vita

spetsiga alptoppar i norr och böljande brungröna vinberg i söder. Nu såg man tydligt flodernas ringlande omvägar och här och var ett gytter av små hus — någon liten uråldrig småstad.

Svårigheterna började nu på allvar. Mellan 4.000 m. och 4.500 m. låg ett slags spårskikt. Det var som att åka på ett tvättbräde. Flygplanet liksom studsade i den turbulenta luften och ville endast motvilligt lyda rodren. Jag meddelade min belägenhet i radion, men fick då veta att även de andra piloterna hade mött samma fenomen. Det gällde alltså att "taga sig igenom" på något vis. Jag ökade farten till 120 km och gick någon mil åt sydväst, och så, efter en halvtimmes sökande steg planet åter i den jämna uppviden.

Klockan 16.35 d. v. s. 3 timmar efter starten avläste jag grovhöjdmätaren, den stod på 7.000 m. Syrgasregulatorns indikator tickade i takt med mina andetag och utandningsluften skulpterade de vackraste iskristaller på kabinens plexiglas. Ytterlufttemperaturen visade nu  $-52^{\circ}$  C och utsikten var hämförande — men kall. Där nere i sydost, 8 mil bort kunde man skönja Medelhavets blå rand och i nordost visade Mont Blancmassivet upp sin taggiga rygg.

Uppviden började nu avta och variometernålen trivdes bäst på noll. En kvart över 5

# NY JODEL-KURS

Under tiden 22 juni—4 juli anordnas en ny Jodel-byggkurs i Johannisberg, Västerås. — Sökande skall för att antagas till kursen vara medlem i KSAK eller KSAK-ansluten flygklubb och skall ha erfarenhet av byggverksamhet (segelflyg, modellflyg eller motsvarande).

Kursen omfattar ca 30 timmar teori och 60 timmar praktik. Kostnaden är 250 kronor, varav 60 kronor skall insändas samtidigt med anmälan. Resterande kursavgift (190 kronor) samt licensavgiften för rätten att bygga ett flygplan (300 kronor) skall erläggas vid inryckningen till kursen. I avgiften ingår priset för en komplett sats tillverkningsritningar, bygginstruktioner m. m.

Inkvartering ordnas genom kursledarens försorg i flygförvaltningens och KFUM:s elevhem Lövudden invid Johannisbergs flygfält.

Anmälan skall vara KSAK tillhanda **senast den 15 juni**. — Detaljupplysningar jämte anmälningsblankett rekvideras från KSAK.



KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN - Malmskillnadsg. 27 - Sthlm C

# Gösta Fraenckel och AKG bjuder på internationellt västkustrally

Flygklubbarna i Göteborg, Varberg, Trollhättan, Uddevalla och Borås anordnar i samförstånd med KSAK 27—30 augusti 1959 ett internationellt rally, kallat *International West-Coast Air-rally in Sweden 1959*. Inbjudan har gått ut till alla klubbar i Europa dit vi svenskar tidigare varit inbjudna.

Det blir ett evenemang, som ingen flygsinnad har råd att gå miste om!

Se här programmet i stort:

Torsdag 27 kl. 14—17.

*Torsdagen den 27 kl. 14—17:* Samling på Varbergs flygplats, där Varbergs flygklubb står som värd.

*Fredagen den 28.* Flygning till Trollhättan (liten flygtävling inlagd på sträckan). Vård under dagen: Halle-Hunnebergs flygklubb.

Bussresa till Uddevalla, där Uddevalla flygklubb kommer att stå för kvällens arrangemang.

*Lördagen den 29.* Bussresa tillbaka till Trollhättans flygfält och flygning till Göteborg. — Aeroklubben i Göteborg tar hand om lördagens program.

*Söndagen den 30.* Flygning till Borås, där Boråsklubben bjuder på flygdag och stor avslutningsfest.

*Måndagen den 31.* Frukost på hotellen och individuell avfärd.

Flygklubbarna i respektive städer kommer inbördes att konkurrera om arrangemangen och göra allt för att Du skall trivas.

I deltagaravgiften, kr. 250: — per person, ingår hotellrum, frukost (t. o. m. måndag morgon), lunch och middag med dans — vidare busstransporter mellan flygplatser och hotell, samt landnings- och parkeringsavgifter för de flygplan, som inte ha landningskort. Däremot ingår inte dryckesvaror, bensin, olja eller mekanikerservice.

måste jag vara på marken igen, ty då gick solen ned. Jag svängde sakta ett par varv för att liksom accumulera skönhetsintrycken. Sedan drog jag ut luftbromsarna och trimmade planet framtungt till 130 km/tim. Snabbt cirklade jag mig ned mot flygplatsen, alltmedan tryckskillnaden registrerades i öronen. Strax efter fem tog min frostiga fågel åter mark. Från bagageutrymmet plockade ivriga kamrater ut den plomberade barografen. Den hade registrerat en höjdvinst på 5.800 m., och jag tumlade ut frusen och stel — men lycklig.

Västkustrallyt kommer att bli ett sällsynt tillfälle att träffa utländska kolleger och att bekanta sig med deras flygplan. I ett brev till KSAK har fallskärmshopparen Christ. Ladouët meddelat att han kommer att delta med en Jodel och att flera franska Jodelflygplan kommer att anmälas till rallyt.

Ett flygarminne för livet blir säkert detta rally, och Du är hjärtligt välkommen. Många kommer att göra mycket för att Du skall få glädje av Ditt deltagande!

## SEGEFLYG - SM PÅ ÄLLEBERG

KSAK har traditionsenligt kallat landets segelflygare till SM på Älleberg 5—14 juli. I allra bästa fall kan tävlingarna vara avslutade redan den 11 juli, eftersom de tre sista dagarna är reservdagar att tillgripas i händelse av dåligt väder. Reglerna föreskriver att antalet tävlingsdagar skall vara minst fyra och det vill sannerligen mycket till för att man inte skall få ihop minimitiden under en högsommarvecka.

Tävlingen är individuell och går i två klasser, i öppna klassen tävlar man med valfri flygplantyp, i slutna klassen med flygplan av typerna Weihe, L-Spatz 55 eller Bergfalke. KSAK kan medge tävlande att delta i slutna klassen med segelflygplan av annan, icke högvärdigare typ.

Förare får använda sig av högst tre medhjälpare. Han skall inneha giltigt sportlicens och giltigt segelflygcertifikat och skall ha tillstånd att utföra flygstart. Omyndig skall därjämte ha målsmans skriftliga tillstånd.

Tävlingen omfattar följande grenar, av vilka endast en får förekomma under en och samma tävlingsdag:

- Hastighetsflygning på rakbana eller bruten bana,
- Hastighetsflygning på tur- och retur bana eller triangelbana,
- Distansflygning på triangelbana.

Allmänheten äger tillträde till Älleberg även under tävlingsdagarna.



## **FALCO F.8L.**

Maxfart 345 km/t, lägsta fart 85 km/t.

Landas och startas under 150 m.

REPRESENTANT FÖR SKANDINAVIEN:

# **SCANCOPTER A-S**

FAK 78, SKÖYEN — KONGENSGATE 6, OSLO

Telegramadress: Norcopter — Telefon: 41 02 60, privat 55 89 32

# BEHÖVER JAG BETALA TILLÄGGSPREMIER TILL MIN LIVFÖRSÄKRING

Gängse livförsäkringsvillkor innehåller följande bestämmelse (eller någon i sak likvärdig formulering):

”Vid flygning gäller försäkringen om den försäkrade är passagerare. Likaså gäller försäkringen om den försäkrade tjänstgör på luftfartyg i regelbunden trafik (linjefart). Vid annan flygning inom tio år från det försäkringen meddelades är bolaget fritt från ansvarighet för försäkringsfall till följd av flygningen.”

Livförsäkringen gäller sålunda generellt om den försäkrade är *passagerare*. I alla andra fall gäller livförsäkringen däremot enligt försäkringsvillkoren under de tio första åren icke vid *militär* flygning och ej heller vid *annan* civil flygning än *linjefart*. Sedan försäkringen varit

i kraft i tio år bortfaller alla inskränkningar vid flygning.

Vad som intresserar KSAK:s medlemmar är ju främst *annan civil flygning* än linjefart. Ej har bolagen enligt försäkringsvillkoren rätt att (under de tio första försäkringsåren) kräva en särskild tilläggspremie för att livförsäkringen skall gälla. Hur stor är denna tilläggspremie?

När jag skall svara på den frågan undantar jag sådana särskilt farliga former av civil flygning som yrkesmässig provflygning, tävlingflygning, avancerad uppvisningsflygning o. dy. För vanlig civil flygning gäller följande.

Upp till en risksumma av 100.000 kr sammanlagt hos svenska livförsäkringsbolag (varvid endast försäkringar som är högst tio år gamla medräknas) erfordras *ingen* tilläggspremie. För överskjutande belopp är tilläggspremien 5 kr per år och 1.000 kronors risksumma.

*Exempel.*

Sammanlagt risksumma	Tilläggspremie per år
högst 100.000	0
110.000	50
150.000	250
200.000	500
300.000	1.000

Vad menas då med risksumma? Vid en vanlig kapitalförsäkring är risksumman i början av försäkringstiden praktiskt taget identisk med försäkringsbeloppet; den kan i varje fall aldrig vara större än detta. Efter några år sjunker risksumman vanligen något i en takt, som beror av försäkringsformen. Ergo: har Ni en kapitalförsäkringar med ett sammanlagt försäkringsbelopp av högst 100.000 kr behöver Ni inte hysa några bekymmer för försäkringarnas giltighet; har Ni kapitalförsäkringar med större försäkringsbelopp bör Ni vända Er till det eller de bolag, där Ni har Era livförsäkringar, och be dem undersöka om tilläggspremie erfordras.

Vid pensionsförsäkring är det svårare att uppskatta risksumman med ledning av försäkringsbrevet. Om Ni har någon sådan försäkring är det därför säkrast att be bolaget undersöka om risksumman — tillsammans med risksumman för Era kapitalförsäkringar — överstiger 100.000 kronor.

Den här ovan angivna årliga tilläggspremien — 5 kr per år och 1.000 kronors risksumma utöver 100.000 kr — förutsätter emellertid, att

## NOGGRANN PLANLÄGGNING NÖDVÄNDIG VID FLYGNING

Luftfartsstyrelsen har införd högsäsongen publicerat några allmängiltiga kontrollåtgärder i INFO 26/59.

1. Kontrollera att Du verkligen kan de utfärdade föreskrifterna för civil luftfart!
2. Iakttag föreskrifterna om minimiflyghöjd!
3. Använd checklistan för den flygplans-typ Du skall flyga!
4. Se till att Du har tillräckligt med bränsle för flygningen!
5. Orientera Dig noggrant om vädret!
6. Studera NOTAM för att få klart besked om fältbeskaffenheten på den plats Du tänker besöka och inhämta i förväg markägarens tillstånd på de flygplatser som inte finns angivna i AIP!  
Det är Du som har ansvaret för att fältet passar Ditt flygplan!
7. Håll kontakt med resp. flygkontrollorgan både före och efter flygning, om Ditt flygplan saknar radio för dubbelriktad kommunikation!

den försäkrade flyger mycket ofta, närmare bestämt: i genomsnitt minst varannan dag. Den som vet att han inte kommer att flyga så ofta bör uppskatta det antal dagar, som han *maximalt* räknar med att flyga de närmaste 12 månaderna. Han behöver i så fall endast erlagga nedan angivna tilläggspremie för risksumma, överstigande 100.000 kr, och får då av livförsäkringsbolaget (-bolagen) en förbindelse att försäkringen gäller under 12 månader vid flygning under förutsättning, att antalet flygdagar icke överstiger det förutsatta antalet:

Antal flygdagar under 12 månader: högst 5 = 0,5 ‰ tilläggspremie för risksumma överstigande 100.000 kr; 15 flygdagar = 1,0 ‰ tillägg; 22 = 1,25 ‰; 30 = 1,5; 45 = 2,0; 60 = 2,5; 75 = 3,0; 90 = 3,5; 105 = 3,75; 120 = 4,0; 135 = 4,25; 150 = 4,5; 165 = 4,75 och minst 180 = 5,0.

*Exempel.* För den, som har en sammanlagd risksumma av 200.000 kr och flyger högst 45 dagar per år, är tilläggspremien per år

$$\frac{(200.000 - 100.000) \cdot 2,0}{1.000} = 200 \text{ kr}$$

*Ingvar Laurin*

Verkst. dir. i Återförsäkrings AB Sverige

## LÄR DIG FLYGA PÅ SEMESTERN

AB Stockholms Nya Flygskola anordnar i sommar internatkurser i flygutbildning. Kurserna är fort-löpande varför Du kan börja utbildningen när det passar Dig. Efter 5 veckor är Du privatflygare.

### Flygkostnader:

30 timmar à 80 kronor.

### Föreläggingskostnader:

5 kronor per dygn inklusive kaffe eller te och smörgås på morgonen. 4 kronor kostar frukostmiddagen. Kök finnes för event. självhushåll.

Föreläggningen är belägen i skolans närhet på Mälaröarna ca 2,5 mil från Stockholm.

### STOCKHOLMS NYA FLYGSKOLA

BOX 1 — SKÅ - EDEBY

Tel. (0766) 24 325/24 395

# Ny passagerarförsäkring presenteras av Fylgia och KSAK

KSAK har i maj träffat ett avtal med Försäkrings Aktiebolaget Fylgia om införandet av en ny försäkringsform. Det gäller en flygolycks- och livsförsäkring för passagerare, vilka medföljer flygplan som disponeras av en till KSAK ansluten flygklubb. Försäkringen gäller såväl motor- som segelflygplan och det är godkända motor- resp. segelflygchefer som efter ingånget specialavtal med KSAK handhar den nya försäkringen ute på klubbarna.

De kontrakterade ombuden förses med försäkringsbevis i 25-block med kopior och kuponger. Dessa block skall enligt KSAK:s rekommendation finnas tillgängliga vid varje av klubben disponerat flygplan, där passagerare kan tänkas medfölja. Varje bevis kostar 2:—, gäller 24 timmar för obegränsat antal flygningar och garanterar 5.000:— vid dödsfall och 20.000:— vid invaliditet. Högst 40 försäkringsbevis får säljas till en och samma person för en och sam-

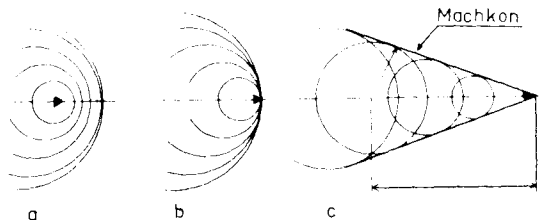
ma tid. Detta innebär, att den som så önskar för en premie av 80:— kan försäkra sig för följande belopp: vid dödsfall 200.000:—, vid invaliditet 800.000:—.

Omedelbart före starten kan passageraren hos flygföraren lösa önskat antal försäkringsbevis. Kupongerna överlämnas som kvitto och bevisen jämte tillhörande kopior postas. KSAK har rekommenderat att frankerade och adresserade kuvert för detta ändamål finns tillgängliga jämte försäkringsblocket.

Avtalsformulär jämte instruktion för handhavandet har av KSAK tillställts samtliga anslutna klubbar. Motor- och segelflygchefer bör snarast möjligt studera handlingarna och under-teckna ombudsavtalen. Först sedan dessa formaliteter ordnats kan flygklubbarna erbjuda sina flygpassagerare detta billiga men ovärderliga försäkringskydd.

# MACHKON OCH MACHTAL

Ur Flygpojckarnas tidning "Flugan"  
saxar vi med vederbörligt tillstånd en  
populärt instruktiv redogörelse för vad  
begreppet Machtal innebär.



Flyghastigheten brukar numera vanligen an-  
ges med Machtal. Man talar t. ex. om att ram-  
motorer är användbara för flyghastigheter mel-  
lan Mach 1 och Mach 4,5. Alla är väl inte på  
det klara med vad dessa hastighetsangivelser  
innebär, varför en liten orientering kanske kan  
vara av intresse.

Machtal (uttalas mack ...) anger förhållandet  
mellan flyghastighet och ljudfart. Mach 1,0 är  
alltså lika med ljudets hastighet. Mach 2 lika  
med dubbla ljudfarten, Mach 3 den tredubbla  
o. s. v.

Mach 1 eller ljudhastigheten brukas anges till  
1.225 km/tim. Den uppgiften gäller emellertid  
inte under alla förhållanden. Ljudets fart är  
nämligen beroende av luftens temperatur. Has-  
tigheten 1.225 km/tim. gäller vid  $+15^{\circ}$  C. Ju  
högre man kommer i kallare och tunnare luft-  
lager, desto lägre är ljudhastigheten. På de höj-  
der, där moderna flygplan opererar är tem-  
peraturen ofta så låg som ned mot  $-50^{\circ}$  C. Det  
innebär att ljudhastigheten där avtagit med om-  
kring 10 % och att man där inte behöver flyga  
fortare än omkring 1.000 km/tim. för att upp-  
nä ljudvallen.

Det var en tysk professor, Ernst Mach, som  
på 1880-talet studerade förhållandet mellan  
hastigheten hos strömmande gaser och ljudet.

Han gjorde bl. a. experiment med kanonku-  
lor, som sköts med olika utgångshastighet. Pro-  
jektilerna fotograferades i sina banor och på de  
bilder professor Mach fick, lade han märke till  
att ljudvågorna bildade en kon kring projektil-  
en. Hans observationer gav upphov till ter-  
merna "Machkon" och "Machvinkel" som an-

Fig. a visar tryckstörningarna kring ett  
punktformigt flygplan, då dess hastighet  
är mindre än ljudets. Störningarna hinner  
bela tiden före flygplanet.

Fig. b visar det fall då hastigheten är lika  
med ljudets. Tryckstörningarna rör  
med samma fart som flygplanet. De sam-  
verkar vid flygplanets nos och ger upp-  
hov till en kompressionsstöt.

När hastigheten är större än ljudets kan  
ej tryckstörningarna utbreda sig framför  
flygplanet, utan kommer att samverka  
längs en kon, machkonen. Se fig. c.

vändes fram till dess Machtalet fastställdes nå-  
gon gång på 1930-talet.

Mach ansåg inte själv att hans observationer  
hade något större vetenskapligt värde och han  
anade väl inte att hans namn drygt 50 år se-  
nare skulle nämnas allt oftare i samband med  
flygning.

---

## Tempo kampanjen

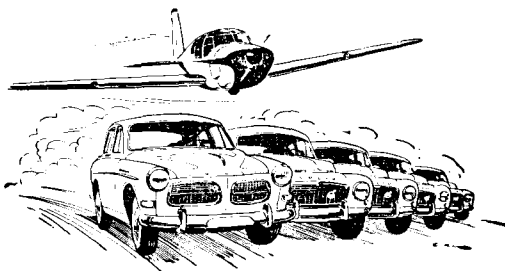
Vid Modellflygstyrelsens sammanträde den 8  
mars konstaterades att klubbarna haft vissa svår-  
igheter att få igång studieverksamheten kring  
Tempo-modellen. Tidsprogrammet måste av  
denna anledning förskjutas, så att finalen äger  
rum först i höst i stället för under midsommar-  
helgen som man tidigare planerat.

Då frågan ännu inte kunnat avhandlas med  
Modellflygstyrelsen kan det utlovade beskedet  
om finaltävlingen lämnas först i ett komman-  
nummer av KSAK-NYTT. Dessförinnan hoppas  
vi kunna ge klubbarna direkta meddelanden per  
brev.

Redan nu kan vi emellertid tala om, att flera  
klubbar avser att i samband med redan plane-  
rade tävlingar inbjuda till tävling i en särskild  
Tempo-klass. Vingarna har erbjudit sig att  
arrangera Tempo-finalen i anslutning till sin  
stora Hösttävling i september.



# FLYGLOTTERIET



*Med Kungl. Maj:ts tillstånd  
och under medverkan av  
flygklubbarna anordnat av  
Kungl. Sv. Aeroklubben.*

## 5 VOLVO-bilar

toppar vinstlistan och garanterar för de medverkande flygklubbarna en framgångsrik försäljning. Låt Din klubb få del av de provisionsmedel som väntar på att bli utdelade — och låt Dina vänner och bekanta få förmånen att dela på de förstklassiga vinsterna.

**3.400 VINSTER VÄRDA  
157.500 KRONOR**

**LOTTPRIS 2:10**

DRAGNING 2 OKTOBER

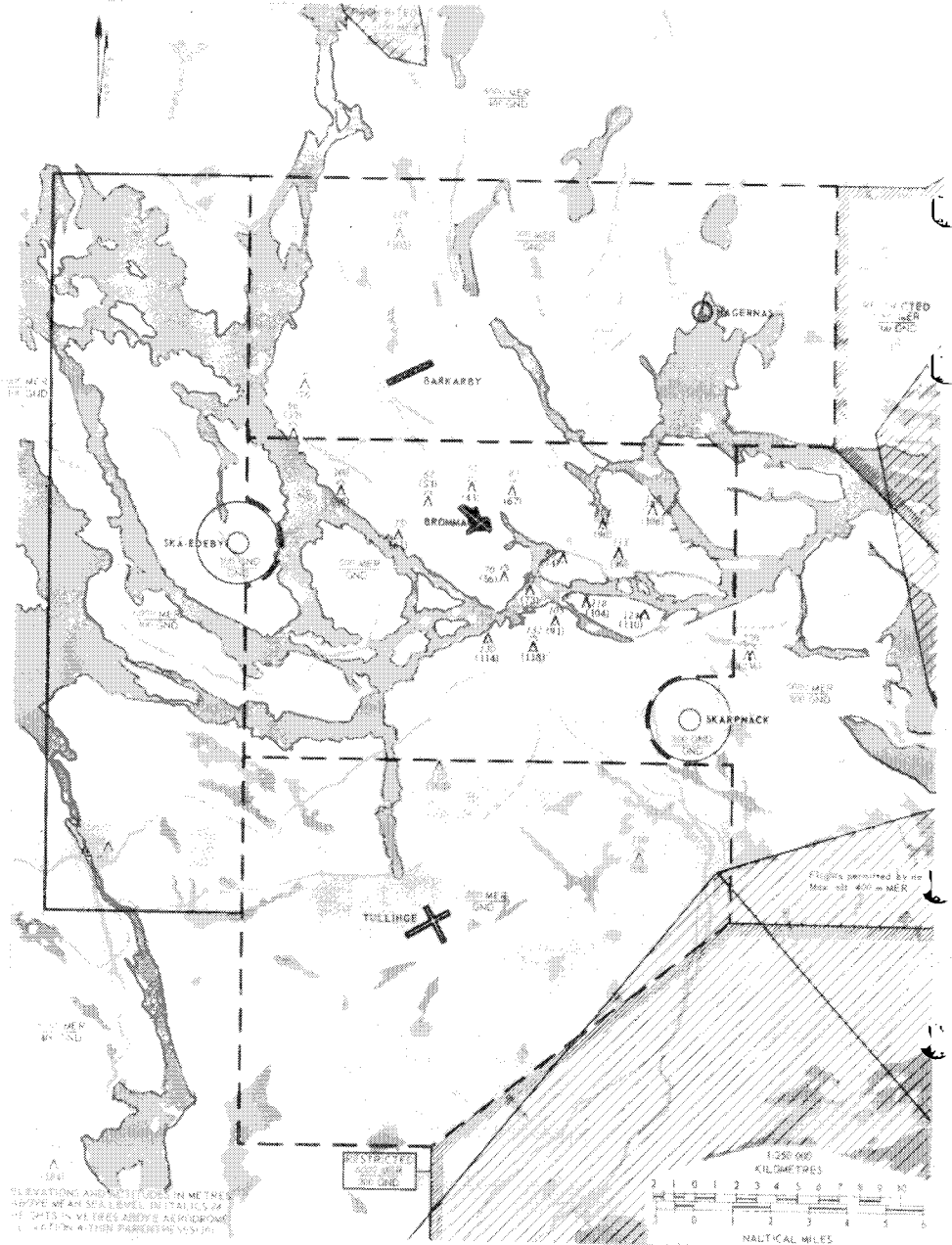


---

## FLYGLOTTERIET 1959

Box 547 — STOCKHOLM 1 — Telefon 11 37 02

# NYA FLYGTRAFIKREGLER



# I STOCKHOLMSOMRÅDET

Trafikens ökning och de ökade flyghastigheterna medför tyvärr ökad risk för kollision mellan flygplan i luften så länge man måste basera säkerheten på den s. k. se-och-bli-sedd-principen. Konsekvenserna härav har tagits i det trafiksystem, som fr. o. m. den 15 maj genomföres i Stockholms terminalområde. Samtidigt har den civila jettrafiken nödvändiggjort en utökning i sidled av terminalområdet och genom kommer icke bara Skå-Edeby och Skarpnäck utan också Vängsö att komma inom området och därigenom direkt beröras av de skärpta trafikregler, som det nya systemet innebär.

Det bör redan från början konstateras att det trafiksystem, som nu genomföres i Stockholmsområdet innebär en betydande inskränkning i privatflygarnas rörelsefrihet, men samtidigt bör framhållas, att KSAK, som deltagit i utarbetandet av detsamma, bedömt att radikala åtgärder av denna art verkligen är nödvändiga. De synpunkter, som KSAK har framfört under arbetet på systemets uppbyggnad, och vilka gått ut på att så långt möjligt bevara fritt luft- rum för privatflyget har i huvudsak kunnat tillgodoses.

Det nya trafiksystemet innebär, att all trafik inom kontrollzonerna vid Bromma, Barkarby och Tullinge (= närzoner enligt flygvapnets terminologi) samt inom terminalområdet skall kontrolleras av trafikledning. För att detta skall kunna ske måste alla civila flygplan inom området lämna in färdplan och få denna godkänd av trafikledaren.

För att detta krav inte skall bli alltför betungande för privatflygaren eller helt omöjliggöra hans flygning i Stockholmstrakten har undersidan på Stockholms terminalområde höjts 400 m över terrängen inom större delen av området. Över Skå-Edeby och Skarpnäck har det dock varit nödvändigt att förlägga undersidan på 300 m över terrängen med hänsyn till Brommatrafikens flyghöjder. Brommatrafiken får å sin sida inte flyga över Skå och Skarpnäck på lägre höjd än 300 meter. De sistnämnda flygplatserna blir nämligen omgivna av mindre trafikzoner med en övre gräns av 300 m, och inom dessa trafikzoner får bara sådana flygplan uppträda, som starta eller landa på respektive flygplatser.

De nya trafikreglerna, som skall tillämpas i Stockholmsområdet, innebär att VFR-flygning utanför kontrollzonerna i första hand bör genomföras under terminalområdets undre gräns (300 resp. 400 m). På högre höjder fordras,

som ovan nämnts, bl. a. trafikledningens tillstånd och radioförbindelse.

För att inte de nya bestämmelserna skall bli alltför besvärande för segelflyget på Skarpnäck, undersöker luftfartsstyrelsen f. n. möjligheterna, att med bibehållen säkerhet genomföra vissa förenklade metoder för övervakningen av denna verksamhet.

Det förutsättes, att liknande förenklingar skall kunna genomföras vid Vängsö.

Till sist något om samordningen med den militära flygverksamheten enligt det nya systemet.

Barkarby- och Tullinge-flyget får utan samråd med Bromma uppträda inom egna kontrollzoner samt i permanenta sektorer, som sträcker sig i östlig och sydöstlig riktning från resp. flygplatsers kontrollzoner. För privatflygets del bör observeras, att nämnda sektorer går ner till 200 m över terrängen, men detta är måhända av mindre betydelse, genom att sektorerna till större delen är belägna inom för civil luftfart förbjudet område.

All militär flygning inom terminalområdet utanför egna kontrollzoner och sektorer samordnas genom den gemensamma civil/militära radartrafikledningen på Bromma med övrig flygverksamhet.

Detaljerade informationer angående de nya bestämmelserna för Stockholms terminalområde återfinnas i NOTAM 1052/59.

---

## Frivilliga Flygkåren snart ett faktum

KSAK har till Kungl. Maj:t ingivit ett förslag om upprättandet av en Frivillig Flygkår. I den framlagda civilförsvarspropositionen har departementschefen synnerligen ingående redogjort för det positiva mottagande som KSAK-förslaget mött i olika remissinstanser. (Se KSAK-NYTT nr 8/58.)

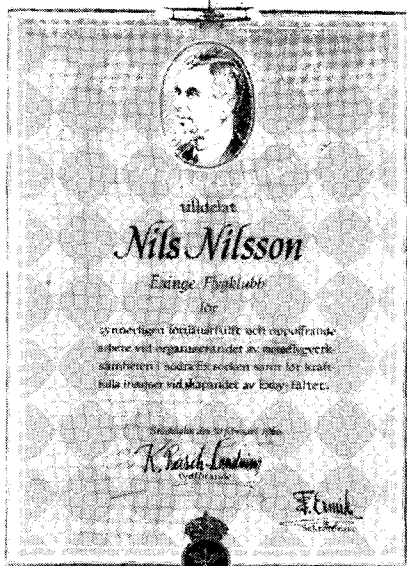
Ärendet har nu behandlats av statsutskottet, som i sitt utlåtande bl. a. anför: "Utskottet förutsätter att även frågan om upprättande av en till Svenska aeroklubben anknuten frivillig flygkår, som kan utnyttjas i civilförsvarets tjänst, blir föremål för övervägande vid fördelningen av de medel vilka anvisas till stöd åt frivillig verksamhet."

# Direktör Gösta Fraenckel lämnar KSAK-styrelsen

## GÖSTA FRAENCKEL-DIPLOMET BLIR MOTORFLYGETS SPECIELLA FÖRTJÄNSTTECKEN

Frågan är väl om inte Gösta Fraenckels avskedstal till KSAK:s årsmöte på Foresta den 21 mars var den punkt på föredragningslistan som tilldrog sig det största intresset. Inte bara därför att det var det svenska privatflygets Grand Old Man, den Flygande Folkpensionären som för sista gången förnyat sitt certifikat utan i minst lika hög grad emedan det blev ett riktigt fraenckelskt anförande, som väl vittnade om talarens göteborgska hemvist.

Som tack för de ovärderliga tjänster som Gösta Fraenckel under årens lopp gjort KSAK och hela det svenska småflyget hade styrelsen beslutat *instifta Gösta Fraenckel Diplomet*, som i framtiden skulle utgöra motorflygets eget hederstecken.



Gösta Fraenckel uttalade sin förvåning över att hans avskedstagande blev föremål för så stor uppmärksamhet. — Han hade ju undvikit att säga saker i VU och Styrelse och därigenom aldrig bidragit till att förlänga något sammanträde.

— Flyget för samman folk från alla länder, sade Gösta Fraenckel, utrikesministrarna borde flyga, i vissa länder borde hela regeringen flyga! Småflyget har visat vägen för den trafikflyg vi har idag. Detta borde göra myndigheterna litet vänligare stämda mot småflygplanen, som nu känner sig ovälkomna på de stora flygplatserna och möts av dålig service på de mindre.

— Alla flygare i Sveriges land, fortsatte talaren, håll ihop under KSAK, och flyg efter givna bestämmelser. Då kan vi begära att sykdarna blir hängda, medan vi som uppför oss hyggligt kan få litet frihet under ansvar att trivas med i fortsättningen.

Överst: Direktör Fraenckel avskedstalar till KSAK:s årsmöte. T. v.: Konstnären Ivar Qvarnströms skiss till Gösta Fraenckel Diplomet.

# KOLLEKTIV LIV- OCH OLYCKSFALLS-FÖRSÄKRING HOS RFA

För den kollektiva försäkring, som KSAK tecknat hos Riksförsäkringsanstalten gäller följande:

Försäkringen gäller f. n. för följande kategorier icke avlönad personal vid till KSAK anslutna flygklubbar:



segelflyglärare,  
bogsersförare,  
motorflyglärare,  
förare i hjälpflyg.

**Ersättning.** För försäkringen, vilken är beräknad för en baslön av 8.000 kronor, gäller följande ersättningsvillkor

a) vid övergående arbetsoförmåga: dagsersättning kr 12:— (i den mån denna ersättning icke utgår från sjukkassa),

b) vid invaliditet: årlig livränta vid 100 % kr 7.150:—, 50 % kr 3.250, 10 % kr 520:—,

c) vid dödsfall: årlig livränta till efterlevande änka kr 2.677:—, varje barn under 16 år kr 1.133:—,

d) begravningshjälp i form av engångsbelopp kr 600:—,

e) ersättning för sjukvårdsavgifter (i den mån dessa icke ersätts av sjukkassa).

*Premie* för 1959 kr 1: 60 per flygtimme.

*Tilläggspremie* kr 0:20 för varje 1.000-tals kronor varmed baslönen höjes. Härvid höjes ersättning i motsvarande grad.

För att omfattas av försäkringen skall försäkringstagare vara anmäld till KSAK med uppgift om namn, adress och födelsedatum. Försäkringen kan *icke* träda i kraft förrän uppgift härom inkommit till KSAK. Härvid erinras om det ansvar som åvilar segelflyg- och motorflygchef eller annan ansvarig inom klubben att tillse att förare tillhörande ovannämnda kategorier bli anmälda till KSAK. Samtidigt med dylik anmälan skall önskemål om förhöjning av baslönen anmälas. Anmälningsblanketter rekvideras från KSAK.

## Nya modellinstruktörer utbildas i sommar

En statsunderstödd modellflyginstruktörskurs anordnas på Älleberg under tiden 21 juni—4 juli 1959. Högst 20 elever tas emot.

Kursen avser allmän vidareutbildning av erfarna modellflygare, som avser att efter genomgången kurs verka som instruktörer inom resp. flygklubbars studiecirkel- och fritidsgruppsverksamhet.

För att kunna antagas skall sökande kunna ställa att han äger god kännedom om aerodynamikens grunder och har flerårig praktisk erfarenhet som modellflygare. Någon åldersgräns är icke stipulerad, men i de fall där en gallring av deltagare på samma kompetensnivå är nödvändig ges företräde åt den som uppnått 17 års ålder.

Kostnaderna beräknas även i år komma att uppgå till 80 kronor per deltagare inkl. utbildning, material, förläggning, tre mål mat per dag och resan hemorten—Falköping tur och retur II klass järnväg (dagtåg utan snälltågstillägg).

KSAK räknar med att två modellflyginstruktörskurser även skall kunna arrangeras för ordinarie elever vid Aug. Abrahamsons Stiftelse Nääs.

## Skyttetaxan gäller alltjämt

Järnvägsstyrelsens planer på in-dragning av skyttetaxeförmånerna har icke kunnat genomföras.

Styrelsen meddelar i en skrivelse till KSAK, att skyttetaxan gäller till och med juni månad 1960.

## STOCKHOLMS-TIDNINGENS GULDMEDALJ

Löjtnant *Lars-Erik Larsson*, provflygare vid FC, Malmslätt, hade i uppdrag att utföra försök med en ny A-bombtyp från Lansén. Försöken utfördes vid F 14:s bombfällningsplats Tynnersjö utanför Halmstad.

Bomben exploderade i fällningsögonblicket, 30 cm från flygplanet, och åstadkom svåra skador. Löjtnant Larsson konstaterade att flygplanet trots allt var manöverdugligt och beslöt att landa. Gick först upp till stor höjd för att pröva landställ och klaffar och för att kolla fartmätaren, som fått indikeringen förskjutet. Radioförbindelsen var bruten. En brand som uppstått i flygplanet utvecklade sig oroväckande och då löjtnant Larsson landade, utan fartmätare — den hade definitivt upphört att fungera under dykningen — fick han kasta sig ur flygplanet för att undkomma lågorna.

Löjtnant Larssons handlingsätt vittnade om osedvanlig skicklighet, omdöme och behärskning. Genom att rädda flygplanet gjorde han det möjligt för undersökningen att sedermera klarlägga orsaken till explosionen.

Guldmedaljjuryen, med representanter för Flygvapnet, KSAK, SAS och Linjeflyg samt Stockholms-Tidningen var enhällig.

Stockholms-Tidningens guldmedalj kommer att överlämnas till löjtnant Larsson vid Flygvapnets flygdag på F 6 den 14 juni.

## THULIN-JUBILEET I LANDSKRONA

gav staden och bygden ett nytt flygfält. Vid invigningen representerades KSAK av sin ordförande, direktör P. Eg Gummesson. Landskrona Flygklubb är att lyckönska till att år av ansträngningar att lösa stadens flygplatsfråga, nu lett till en lysande framgång.

## Motorflygchefer och tekniskt ansvariga



### K. E. "KEGE" ANDERSSON

Tekniskt ansvarig **T 9**  
vid **Sportflygklubben, Karlstad.**

f: 13.9.20. A-cert. 3010.

Ingenjör.

Adress: Länsmansgatan 22, Karlstad.

Tel: bost. 181 67, arb. 151 80.

### RUNE CEDERVALL

Tekniskt ansvarig **T 10**

vid **Skövde Fk.**

f: 6.1.28. A-cert. 3508.

Ingenjör.

Adress: Backvägen 5, Skövde.

Tel: bost. 128 51, arb. 106 50.



### ARNE ROSENGREN

Tekniskt ansvarig **T 11**

vid **Aeroklubben i Malmö.**

f: 10.6.22. MM-cert. 217.

Chefmekaniker.

Adress: Floragatan 17 A, Malmö C.

### HENRY JOHANSSON

Motorflygchef **M 12**

vid **Västerdalarnas Fk.**

f: 8.12.18. A-cert. 1032.

Köpmän.

Adress: Fack 2, Dala-Järna.

Tel: bost. 130 15, arb. 201 63.



### BERTIL JOHANSSON

Tekniskt ansvarig **T 12**

vid **Västerdalarnas Fk.**

f: 28.3.27. A-cert. 4108.

Verkstadsarbetare.

Adress: Nordånaker, Dala-Järna.

Tel: bost. 131 50.

### HANS EBEMARK

Motorflygchef M 13  
vid **Ovan Siljans Fk.**  
f: 15.11.17. A-cert. 2589.  
Sågverkstjänsteman.  
Adress: Box 1, Mora Noret.  
Tel: bost. 104 81, arb. 100 55.



Den nya flygplatsen, som invigdes den 14 maj, på Enoch Thulins dödsdag, har en gräs-bana på 800 m. Vid en ev. utbyggnad av fältet kan man få en tvärbana av minst samma längd.

### MODELLFLYGBLADET TAR NU PRENUMERANTER

Valter Johansson, Lammhult, har under flera år i all tysthet givit ut en stencilerad fack-tidning för modellflygarna, be-nämnd *Modellflygbladet*. Nu-mera står Jönköpings läns (livaktiga) Modellflygförbund som utgivare. Valter Johansson är hängiven modellflygare. Till yrket lantbrukare driver han modellflyget och tidning-en som hobby och hans trogna läsekrets finner i fyra årliga nummer resultat och sakkun-niga kommentarer från de stora tävlingarna i in- och utlandet och utsökt välgjorda treplans-ritningar och profildetaljer av de vinnande modellerna. Upp-lagan är av tekniska skäl starkt begränsad, men ett fåtal pre-numeranter tar man nu emot. Priset är satt till en femma per år och utgör bara ett bi-drag till framställningskostna-derna. Idealisten Valter Jo-hansson bjuder på resten.



### BILLY HUZELL

Motorflygchef M 14  
vid **Sportflygklubben, Karlstad.**  
f: 17.10.25. A-cert. 1717.  
v. Direktör.  
Adress: Strandvägen 20, Karlstad.  
Tel: bost. 183 88, arb. 159 50.

### SPÄNNAR MATS ERIKSSON

Motorflygchef M 15  
vid **Malungs Fk.**  
f: 16.3.27. A-cert. 1826.  
Köpman.  
Adress: Malung.  
Tel: bost. 804, arb. 40.



### INGVAR THURÉN

Motorflygchef M 16  
vid **Skövde Fk.**  
f: 7.2.25. A-cert. 1736.  
Inspektör.  
Adress: Döbelnsgatan 3 B, Skövde.  
Tel: bost. 142 77, arb. 142 77.

### FLYGTEKNISKA FÖRENINGEN

firade med sitt 26:e årsmöte den 14 maj 1959 40-årsdagen av doktor Enoch Thulins bortgång.

Civilingenjören Einar Eng-nell, Trollhättan, höll ett före-drag om den store flygpionä-ren och utdelade Thulinmedal-jen i silver till överingenjören Tore Edlén för hans banbry-tande insatser för svensk ro-botkonstruktion och till fil. lic. Georg Drougge för utveck-ling av transonisk vindtunnel-teknik och för inspirerande ledning av aerodynamisk forsk-ning.

### KARL ERIK ROSENQVIST

Motorflygchef M 17  
vid **Aeroklubben i Malmö.**  
f: 4.9.18. B-cert. 642.  
Flyglärare.  
Adress: Erikslustvägen 40 A, Malmö V.



# 1959 ÅRS KALENDER

## A. Flygdagar och utställningar

### 1) I SVERIGE:

- 7/6 *Flygdag*, Västerdalarnas Fk, Hulån.  
28/6 *Flygdag*, Ovan Siljans Fk, Tallhed.  
Flygdag, Borås Fk, Viared.  
30/8 *Flygdag*, Linköpings Fk, Tannefors.  
6/9 *Flygdag*, NÖ Smålands Fk, Hultsfred.

### 2) I UTLANDET:

- 21/6 *XXIII. Parissalongen*, le Bourget.  
September. *The 50 years of aviation cartography*, München.

## B. Motortävlingar och rallies

### 1) I SVERIGE:

- Mitten augusti *SM Motorflyg*, KSAK.  
15—16/8 *Rally*, Linköpings Fk, Tannefors.  
Augusti(?) *Stjärnpokalen*, Jönköpings Fk.  
27—30/8 *Internationellt västkustrally*, Aeroklubben i Göteborg, Varbergs Fk, Halle-Hunnebergs Fk, Udevalla Fk o. Borås Fk.  
26—27/9 *KM*, Linköpings Fk, Tannefors.  
4/10 *Tävling Västerås—Eskilstuna*, Eskilstuna Fk.  
18/10 *Hösttävling Special*, Linköpings Fk, Tannefors.

### 2) I UTLANDET:

- 13—14/6 *Rally*, Flers, Frankrike.  
21/6 *Fai Tour Aerien Europeen*, organiserad av aeroklubbarna i Tyskland, Belgien, Frankrike, Luxemburg o. Nederländerna.  
26—29/6 *XI. Tour Aerien de Sicile*, Parlermo, Italien.  
4—5/7 *Rally "Vins & Châteaux d'Anjou"*, Angers, Frankrike.

- 4—5/7 *Flygande läkare*, Vittel, Frankrike.  
5/7 *Grand Criterium*, Gosselies, Belgien.  
9—11/7 *Trophee Lockheed* (avancerad flygning), Coventry, England.  
11—12/7 *Rally*, Pescara, Italien.  
13—23/7 *London—Paris*, Daily Mails jubileumstävling.  
18—19/7 *Rally*, Verona, Italien.  
25—26/7 *50-årsminnet av Bleriots kanalflygning*, Frankrike.  
8—9/8 *Rally "Vins d'Alsace"*, Frankrike.  
15—17/8 *Rally för amatörbyggda flygplan*, Odense, Danmark.  
23—29/8 *Tour International*, Schweiz.  
Omkr. 1/9 *NMT*, Finland.  
11—13/9 *Rally*, Baden-Baden, Tyskland.  
26—27/9 *Rally*, Genua, Italien.

## C. Segelflyg

### 1) I SVERIGE:

- 5—14/7 *SM*, KSAK, Älleberg.

### 2) I UTLANDET:

- 5/7 *Grand Criterium*, Gosselies, Belgien.  
22/7—2/8 *Nationsmästerskap o. intern. tävling*, Rietti, Italien.

## D. Modellflyg

### 1) I SVERIGE:

- 14/6 *UT*, Örnarna, Stockholm.  
23/8 *Stunt + Combat*, Mik Frelon, Stockholm.  
30/8 *Team int + Team B*, Ö. Sörmlands Fk, Södertälje.  
6/9 *Wentzel-Pokalen*, Östersunds Fk.  
13/9 *SM linst.*, Nimbus och Örnarna, Stockholm.  
27/9 *Hösttävlingen*, Vingarna, Skarpnäck.

- 4/10 *SM frifl.*, Örebro.  
4/10 *Modellsportens dag*, Stockholm.  
4/10 *Speed*, Star Flyers, Stockholm.  
11/10 *Team int + Team B*, Solna Msk.  
27/10 *2:a kvältävling*, Midlanda.  
September. *SM radio*, Uppsala Fk.  
31/10—1/11 *Oktoberkannan*, Jönk. 1. Mff.

### 2) I UTLANDET:

- 20/6—21/6 *Flygande vingar*, Kaltenkirchen-Holstein, Tyskland. (Anm. 13/6.)  
11—12/7 *Alp-pokalen*, Österrike.  
17—20/7 *VM Wakefield*, Brienne le Château (Aube), Frankrike. (Anm. 15/6.)  
27—28/7 *Segel + TR*, Jugoslavien. (Anm. 15/5.)  
10—11/8 *Sjö*, Jugoslavien.  
14—23/8 *VM Stunt*, Brno, Tjeckoslovakien. (Anm. 11/7.)  
21—24/8 *VM Segel*, Brustem, Belgien. (Anm. 1/6.)  
5—6/9 *NM frifl.*, Haslev, Danmark.  
29—30/8 *Linst.*, Finland.  
19—20/9 *Radio*, Hirzenhain, Tyskland.  
25—28/9 *Europa-kriteriet f. Speed, Stunt, TR, Combat*, Belgien. (Anm. 1/6.)

### 3) 1960ÅRS TÄVLINGAR:

- 10/1 *Internationellt modell flygrally*, Indien.  
28/8 *VT*.  
28—29/5 *UT frifl*.  
18/9 *SM frifl*.

## E. Fallskärmschopp

- 17—20/6 *Tävling*, Leutkirchen, Tyskland.  
5/7 *Grand Criterium*, Gosselies, Belgien.  
4—9/8 *Tävling*, Tivat, Jugoslavien.

## F. Ballong

- 19/9 *Intern. tävling*, Etten-Leur, Nederländerna.



# LINDBERGHSKA LYCKOMYNTET

## Nylands-myntet enklaste minnesslanten i fin samlarserie



Publiceringen av fru Signe Johanssons fråga om det Lindberghska lyckomyntet från

1927 har väckt påtagligt intresse hos KSAK-NYTT:s läsare som både muntligen och

skriftligen bidragit till problemets lösning.

Bland annat har red. från förre ordföranden i Borås flygklubb Hans Pedersen fått veta, att dennes broder, känd numismatiker och mynthandlare i Borås, säljer lyckomyntet till hugade spekulanter för c:a 2:—. I katalogen upges 700 ex. hittills vara sålda.

Det aktuella lyckomyntet är sålunda ingalunda någon raritet. Detta har även bekräftats hos Hirschs Mynthandel i Stockholm, som för övrigt har flera minnesjetonger till salu. Priserna varierar från 2:50—150:— kronor. Ett par av dyrgriparna återges här nedan i starkt förminskad skala.

## LINKÖPINGS FK OFFERERAR

Med anledning av då och då uppdykande förfrågningar från privatflygare landet runt beträffande förhyrning av Linköpings Flygklubbs flygplan ber vi att få påpeka att alla till KSAK direkt eller indirekt anslutna medlemmar har möjlighet att hyra vår materiel till samma kostnad och villkor som Linköpings Flygklubbs egna medlemmar.

Flygpriserna är för Piper Cub L4 30:—/tim, Piper Super Cub PA 18-150 51:—/tim, Piper Tri Pacer PA 22-160 66:—/tim.

Linköpings Flygklubb disponerar över 2 Cub L4, 2 Super Cub och 1 Tri Pacer.

Vidare kan vi erbjuda utbildning fram till såväl A-som B-certifikat och utbildning i mörkerflygning och utbildning till bogserförare.

Linköpings Fk

O. Esping



# Modellflygets utlandsrepresentanter

## Årets frilflygare uttagna i Norrköping

Enligt uppgift har Modellflygstyrelsens UK omedelbart efter uttagningstävlingarna i Norrköping den 31 maj nominerat lagen till VM-tävlingarna i Belgien och Frankrike och till Nordiska Mästerskapen, som i år går i Danmark. Lagen har följande sammansättning:

*VM Segelmodeller, Brustem, Belgien, 21—24 augusti:* Gunnar Kalén, Fk Gamen, Norrköping; Roine Jansson, Norrtälje Fk; Gösta Nilsson, Östersunds Fk.

*VM Wakefield, Brienne le Château, Frankrike, 17—20 juli:* Lennart Tysklind, Enköpings Fk; Åke Qvarnström, Vingarna, Stockholm; Rune

Johansson, NAFK, Norrköping.

*Nordiska mästerskapen, Havelv, Danmark, 5—6 september:*

**S e g e l:** Per Nilsson, Aeroklubben i Göteborg; Nils Lundberg, NAFK, Norrköping; Tore Hansson, Enköpings Fk.

**M o t o r:** Rune Olsson, Fk Gamen, Norrköping; Hans Friis, Fk Gamen, Norrköping; Arvid Karlsson, Linköpingseskadern.

**G u m m i:** Ragnar Åhman, Fk Gamen, Norrköping; Anders Håkansson, Aeroklubben i Malmö; Uno Axelsson, Katrineholms Mfk.

Till vardera landet kommer därtill en lagledare att utses.



## BREVVÄNNER EFTERLYS

*Jaroslav Rybák, Molotovo-va 45, SVITAVY, Tjeckoslovakien, är lycklig ägare till den välformade modellen på bilden. Han söker genom KSAK-NYTT engelskspråkig kontakt med en svensk modellflygare för utbyte av erfarenheter, tidskrifter, motorer etc.*

*H. M. Habib, 16, Clayton Road, KARACHI-5, Pakistan, är ute i samma ärende. Han är särskilt intresserad av "FAI, open power, A/2 and rubber", korresponderar på engelska och söker brevkontakt med en 20—23-årig stockholmare.*

Vännen Habib meddelar i sitt brev, att han haft lyckan vinna de nationella mästerskapstävlingarna i ovanstående klasser under de senaste fyra åren!

## KAFFE - PETTER

Den 10 maj arrangerar MFK Nimbus den traditionella tävlingen om TFA:s UK-Petter. Resultat:

1) Hagberg, Mfk Nimbus, 191 km/t; 2) Björk, Mfk Nimbus, 188 km/t; 3) Rosenlund, Mfk Nimbus, 164 km/t; 4) Hagman, ÖSFK, 151 km/t; 5) Samsjö, CLC, 141 km/t; 6) Torngrén, CLC, 134 km/t.

## Varför inte flygande vingar

Flygande Vingar har en varm förespråkare i Otto Henningsen, kassör i Jönköpings läns modellflygförbund. Han kon-

staterar i en insändare till KSAK-NYTT att Sverige skulle ha vunnit Saar-Cupen 1958 om vi bara haft litet Flygande Vingar bland våra modellflygare. Tyskarna vann den gången med 2830, medan svenska laget, utan flygande vingar, stannade på 2590.

Något måste göras, konstaterar Otto H. och föreslår att intresserade svenska modellflygare tills vidare börjar konstruera efter de tyska reglerna:

Segelmodeller: 32—34 dm<sup>2</sup>, bärtybelastning min. 12 g/dm<sup>2</sup>.

Gummimotormodeller: 17—19 dm<sup>2</sup>, vikt min. 230 g, gummivikt 50 g.

Motormodeller: max. 150 dm<sup>2</sup>, cylindervolym max. 2,5 cc, bärtybelastning min. 12 g/dm<sup>2</sup>, motortid max. 15 sek.

## INTERNAT- SKOLA PÅ SKÅ I SOMMAR

Stockholms Nya Flygskola erbjuder flygintresserade att under 5 semesterveckor skaffa sig ett privatflygarecertifikat. Intresset är stort för flygutbildning och många som inte har flygskola på hemorten kommer säkert att semestra på Mälardöarna i sommar.

## TILL SALU

### KRANICH, SE-SPG

nybesiktigad och fullt flygklar till 10/5 1960.  
Pris 2.000 kr.

2 st. sittfallskrämar, besiktigade och nypackade.  
Pris 500 kr per st.  
Gotlands Flygklubb, I. Andersson, N. Murgat, 3, Visby.  
Tel. 13 082.

### GV-38

med 90 hkr le Blond motor.  
Gångtid på motor sedan grundöversyn 113 timmar. Gångtid totalt ca 700 timmar. Maskinen helt grundöversedd, alltså 0 flygtimmar. Stig Olsson, Gullsby, Mangen.

### REARWIN.

2-sitsig, täckt, m. reservmotor o. div. tillbehör. Vidare per telefon Malmö (040) 94 17 62, efter kontorstid: 94 19 52.

### PROPELLER

3 st. Klemm 35 och Cub 65 propeller. Båda fabriksnya. Tord Andersson, Falun, Box 626. Tel. kontoret 78 70—27 05, bostad 56 85.

### FYRSITSIGT FLYGPLAN, FAIRCHILD,

m. flottörer, hjul- och skidställ. Fullständigt grundöversett, helt omdukat och nymålat. Nybesiktigat. Tord Andersson, Falun, Box 626. Tel. Kontoret 78 70—27 05, bostad 56 85.

### RESEFLYGPLAN

Fyrsitsig Piper Tripacer m. 125 hkr. Lycoming motor och metallpropeller. Fullständigt instrument-, radio- och pejlutrustad för instrumentflygning. Förstklassigt skick. Total gångtid 580 t. Säljes genom Stig Bjarnholt AB, Malungsvägen 6. Bromma. Tel. 25 94 23.

### FLYGPLANSmateriel

**Cont. motorer** A65—C85 grundöversedda i förstklassigt skick (STD cyl. — vevaxel).

**Gipsy Major I** motor 0-tim. efter grundöversyn, brons eller aluminium toppar.

**Översyner** av flygmotorer, flygplan, hjälpaggregater o. tillbehör m. m. av alla slag ombesörjes snabbt och till förmånliga priser.

**Cylindrar:** Cont. A50—A75, C75—C145, Warner, Ranger Gipsy, nya eller beg. — grundöversedda STD eller Ö.D.

**Reservdelar:** för Cont, Lycoming, Warner, Ranger, Gipsy.

**Flyginstrument** i riklig sortering av alla slag.

**Flygplandelar** för Piper, Ercoupe, Fairchild, Swift m. fl.

**Flottörer:** 4 par såsom 1070 Lbs, 800 kg., 1165 kg., 7170 Lbs.

**Tillbehör** av alla slag till de flesta förekommande flygplantyperna.

**Flygplan:** Ercoupe 415C i prima skick.

**Figge Bergman**

Kärralundsgatan 63 a,  
Göteborg, tel. 25 61 10

### AUTOGIRO

säljes, ev. bytes mot konventionellt flygplan. Örebro Bil- & Flygklubb. Upplysningar: Gullberg 11 98 55.

### PROCTOR FLYGPLAN,

nyrenoverat, med 0 flygtimmar säljes billigt. Kan besiktigas på Kastrups flygplats, Avia Radio, Hangar 141.

### AUSTER Mk V

med Lycomingmotor, med eller utan original Edoflottörer.

**Edoflottörer** med underställ till Piper Cub J3.

**Flygkameror** Hk 7 m. film.

**Philips förstärkaranläggning** komplett med högtalare och mikrofon, nätanslutning el. batteridrift, typ EL 6400. Svar till "I mycket gott skick-85" d. t. k.

### STINSON RELIANT

med Lycoming 300 hkr motor. Total gångtid på flygplan 1892 tim. Motor: 809 tim. totalt. 135 tim. efter grundöversyn.

### PIPER CLIPPER

med Lycoming 115 hkr motor. Total tid för flygplan och motor 501 tim.

**Största sortering av reservdelar** och tillbehör.

Duells Aero, Friggagat. 10, Göteborg. C. Tel. vxl. 19 21 05.

### ÖNSKAS KÖPA

### BABY-KROPP KÖPES

Flygklubben Nordvingen, Fritz Skoglund, Gällivare 21 000, bost. 202 96.

# FLOTTÖRER

Vi har nöjet meddela att vi numera blivit nordiska representanter för de välkända Pee-Kay flottörerna. Pee-Kay är särskilt väl lämpade för lättare flygplan och levereras i storlekarna 1500 och 1732. Pee-Kay flottörerna är välkända för sin solida och robusta konstruktion, som gör dem särskilt lämpliga för flygningar i Norden.

## NORSE AVIATION A/S

BOGSTADVEIEN 20 — OSLO — NORGE

### ÖNSKAS KÖPA

#### BEG. FLYGMOTOR

65 hkr med el. utan gångtid kvar. Svar t. Continental, Box 161, Skövde.

#### FLYGPLAN, AUSTER ELLER LIKANDE

Alla förslag av intresse. Svar med sedvanliga specifikationer till Nordvästra Skånes Flygklubb, Åsbog, 29 a, Ängelholm. Tel. 11 297.

#### FLYGPLAN,

lämpligt som rese- och bogserflygplan köpes. Svar m. uppgift om typ, pris och gångtid till Uppsala Flygklubb, Uppsala.

### UTBILDNING

**SJÖFLYGUTBILDNING**  
samt utbildning till privatflygcertifikat erhålles vid sjöflygskolan Stockholm-Varby.

#### Bromma-Flygtjänst

G. Hydén,

Sjöflygskolan

Box 9103, Stockholm 9

Tel. 46 70 30, 38 37 56

### INSTRUKTÖRER

#### DK-INSTRUKTÖR

(segelflyglärare) anställs und. tiden 15/6—31/7. Skriv eller ring Olle Berg, Fyrskippepsvägen 58, Johanneshov. Tel. (010) 59 11 70.



Juni 1959

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

Postgirokonto:  
(KSAK) 555 70

#### Annonspriser

1/1-s (130×185) 220:—  
2/3-s (85×185) 180:—  
1/2-s (130×92) 145:—  
1/3-s (85×92) 100:—  
1/3-s (40×185) 100:—  
1/4-s (130×46) 80:—  
1/6-s (40×92) 55:—  
Småannonser —:75/mm.