

”Pelle” Persson med jämn serie vann rekordhett rättvist SM

Två år som ”uppladdningsperiod” är enbart stimulerande för segelflygarelliten, den saken stod klar redan öppningsdagen för SM. Kampandan och kämpatakterna fanns redan ”i atmosfären”. Allt topptrimmat och fulladdat

hos de aderton anmälda lagen, både i avseende på personer och materiel.

När SM-veckan började tävlingsmässigt den 5 juli visade sig också vädrets makter högeligen gunstiga: ett stabilt högtryck gav en knallblå



himmel och idel torrtermik. Väder för "snällflygare"!

Det tyckte tydligen också tävlingsledningen, som bestämde sig för hastighetsflygning på en triangelbana Älleberg—Hällstads kyrka—Vedum—Älleberg, en distans på 102,5 km. Spänt lyssnande satt de 18 förarna med sina lagledare och fick första tävlingsdagens förutsättningar vid briefing kl. 8.50.

Första start fick ske kl. 11.30, men ingen ansåg mödan lönt sticka i väg så tidigt, inte ens den som "dragit spiken" och följaktligen gavs goda chanser till omstart. Man föredrog i stället att "vänta på tempen". Och den steg med solen: 21, 22, 23, 24 — meddelade meteorologen Håkansson i högtalaren. (Som förresten hördes väldigt bra — när den fungerade.) Och så, fram emot 13-tiden eftertraktade 25. Värmen dallrade nere på västgötaslätten.

Först i luften färgstarke "Fakiren" från solskensstan. Nu blev det fart på kopplet ... Ty "Fakiren" pilade på pionjärstarkt mot sydväst och första rundningspunkten. På kort stund låg hela fältet i luften (tack vare den perfekta organisationen som arméns Super Cubar med rutinerade förare bjöd och för vilken vi är stor tack skyldiga!) Sedvanliga väntans tider vid telefoner började. Vilka skulle lyckas som snällflygare?

I tävlingscentralen låg tempen på dallringspunkten — beroende på att solen gassade så intensivt. (Kanske i någon mån av spänningen?) Efter en timme ungefär börjar telefonerna pingla: den och den har tvingats till uteländning. Thorsten Ekwall t. ex. vid Öltorp — vad hade han där att göra? Men kontrollanterna vid vändpunkterna hade också nyheter: en hade passerat så högt att man inte kunnat se siffran; den var tvåsiffrig och typen Weihe. Därmed var identifieringen klar: Irve Silesmo. Tiltelforsvararen från 55 och 57 visade lejonklon.

Värsta "benet" visade sig vara det mellan Hällstads kyrka och Vedum i NNV riktning och därmed vinden sida-mot ungefär 45 grader. Olle Berg t. ex. uppsökte "gamla kända trakter" vid Larv strax bortom Vedum. Larv, var lakonisk kommentar när han återkommen stegade in hos tävlingscentralen. Klubbkamraten von Köhler vederfors också uteländarödet, men chansade friskt på omstart — kl. 16.56. Han tvangs förstås ner illa kvickt.

Men vid 16.30-tiden började saker hända: där vislade startnummer 11 Molander ner i en tryckning, tätt följd av nr 2 Silesmo. Och se'n kom i rask takt resterande fem i den skickliga septett som kunnat fullfölja "Operation Triangel" premiärdagen, alla i eleganta tryckningar över mållinjen.

Summa tolv uteländningar av aderton startande, vilket vältaligt vittnade om debutsvärigheterna.

Tyvärre krävde uteländningarna även sin haveritribut. Premiärtävlande Sten Helander från Arboga tryckte in botten rätt ordentligt mot en stengärdesgård, och reparationen bedömdes så omfattande att han föredrog bryta.

Tävlingsdag nr 2

måndagen den 6 juli. Hastighetsflygning på rakbana Älleberg—Örebro, 155,5 km.

Sjutton lag på briefing lyssnade denna s varma morgon till "väderprofeten" Håkansson's spådomar och tävlingsledningens beslut. Örebro borde smaka mumma för titelforsvararen och örebroaren Silesmo, var det nog fler än en som tänkte. Vindarna, S—SV, lovade för all del gott, men någon "braktermik" lova sannerligen inte!

Måndagen visade i stort samma "beteendemönster" som söndagen: förarna föredrog att "vänta ut tempen". Och "Fakiren" basade i väg — för snabbt. Han hamnade nämligen illa kvickt på ett fält vid Skövde, projicerat 30,8 km och därmed näst sist ...

Men "Pelle" och Silesmo väntade träget, och sedan de givit sig iväg hördes inte ett knäpp i telefonerna från målbevakningen. Inte förrän fram mot 16-tiden — för då dom sensationer på löpande band. "Pelle" rapporterades ha landat först, kl. 15.42.45; västeråsaren Göte Olsson, startnr 9, kl. 15.44, och Thorsten Ekwall 15.58. Snabbräkning i tävlingscentralen: flygtider 2.29.12, 2.26.24 och 2.30.45. Men var höll Silesmo hus? Länge behövde man heller inte vänta besked: han ringde från Dyringtorp och talade om att han måst landa sju säger sju futtiga kilometer söder om målet. Men värst var nr 11 Molander som hamnat 30 km norr ut — i Nora-trakten.

Göte Olsson hette alltså dagens segerher s "snitt" 67,51, tätt följd av Thorsten "Lillprinsen" med 63,73 och "Pelle" med 61,89. En sober trio! Fast farterna förklarades förstås av den ganska kraftiga medvinden. Och Silesmo fick hela 784 poäng trots sin uteländning.

Redan nu kan man skönja "kristallisering" till toppen!

Tävlingsdag nr 3

tisdagen den 7 juli. Hastighetsflygning Älleberg—Värgårda—Målsryds kyrka—Älleberg, 146,7 km. (46,7+40,7+59,3).

Sommarhettan dallrar för tredje dagen i följd över västgötaslätten när briefing äger rum. Fortfarande idel torrtermik — och fortfarande

sjutton lag. Hård västlig vind: svårfluget, ytterligt svårfluget, säger somliga redan efter briefing.

Spådomen bestyrktes också snabbt. Telefonerna pinglade i ett på tävlingscentralen, då förarna rapporterade utelandningar. Redan sträckan till Vårgårda visade sig hypersvår, och bästa beviset var att Remmene strax öster om Vårgårda blev "samlingspunkt" för såväl Irve som "Pelle" och Lidköpings Stig Johansson. Bara några km skilde. Men en låg i luften — "Fakiren"! Upplösningen blev dock något av en västgotaklimax! För "Fakiren" rapporterade sig ha landat vid Timmele och hade med andra ord drivit ända till strax norr om Ulricehamn i sin kamp mot västvinden på andra "benet". Bäst lyckades utan tvekan Hallbäck från Eskilstuna, som så när fullbordat "benet" men tvangs ner i Hjortsered norr om Borås.

En summa: Ingen runt banan. Hittills i särklass svåraste tävlingsdagen; tusenpoängaren till Hallbäck.

Tävlingsdag nr 4

onsdagen den 8 juli. Hastighetsflygning på bruten bana Älleberg—Trädet station—Jönköping, onsdagen den 8 juli. Hastighetsflygning på bru-62,5 km. (16,8+45,7).

Sommarhettan dallrar för fjärde tävlingsdagen i följd — en rad som inte behöver skrivas i fortsättningen! Men åter bara torrtermik. Och som vanligt föredrar man att vänta med starterna tills tempen hunnit upp på pelaren. Då kan man i kikare se "kärrorna" sticka i väg — läs kämpa sig — mot Trädet, som ju inte ligger längre bort än att man kan se dem större delen.

Se'n skulle man önskat att man kunnat förflytta sig kvickt till "Kagglanda" med väffelturnet, med Jönsepings flygplats döpts till. För sen till luftinvasion har tändsticksstan aldrig dittills sett! Inom några timmar kom nitton segelflygplan visslande ner till stadsbornas stora förundran. (Nitton? Javisst, två omstarter.)

TL fick ett fasligt sjä, men samarbetet gick fin-fint med TC på Älleberg, och inget enda in-mezzo rapporterades.

Saken är klar vid 17-tiden. Lars Fredriksson från "smestan" i enda Spatzen har gått — ensam — strax under timmen och noterat 63,85 "knutar". Inte illa i den lilla kärran, minsann. Weihe, gamla hederliga, med numera F 3-löjt-nanten Hans-Olof Olsson som spakryttare har gjort gott ifrån sig också — med några sekunder över timmen, "snitt" 62,23. Och så "Fakiren" och "Pelle" som trea och fyra, vilket klarnar begreppen. Irve ligger som tia i fältet, och därmed lyckas han få så pass poäng att han

kan hålla sig kvar i topptrion. Men han har 244 poäng att ta in på "Pelle".

Tävlingsdag nr 5

torsdagen den 9 juli. Distan-flygning på triangelbana Älleberg—Baltaks kyrka—Brodde-torps kyrka—Älleberg, 65,0 km. (19,4+26,1+19,5).

Sommarhettan dallrar osv. Förarna svettas, alla svettas. Torrtermik som vanligt. Aldrig en åskmolngubbe på detta SM! Inga höjder.

Intressant bana det här, kommentar efter briefing. Men svår, tycker förarna; i dag blir en sällningens dag. Vilket besannas!

Men intressantast blev det kanske för en gångs skull för åskådarna. Nu åntligen kunde man följa "giganternas kamp" på nära håll vid rundningspunkten på berget.

Och si, det blev en fight. Efter dryga två timmar kurvar Irve förbi på låg höjd, på tok för låg höjd tycker frugan Ute, men Irve hittar snart med osviklig säkerhet en svag blåsa strax öster om berget. Långt borta kurvar "Pelle" och några andra, uppenbarligen hårt kämpande för att gå in på andra varvet. Somliga kämpar förgäves, och i kikare kan man se hur de tvingas ner strax bortom berget. Men "Pelle" segar sig upp efter ca tjugo minuter och trycker in över målmarkeringen; nu går han ut på andra varvet.

Spänningen stiger. Telefonerna ringer på tävlingscentralen och rapporterar hur Silesmo och "Pelle" rundat Baltak — och rundat Brodde-torp. Och nu kommer Irve in för andra gången över Berget, på bättre höjd och 18 minuter bättre tid än första. Ut på tredje varvet, samtidigt som "Pelle" rapporteras ha landat vid Stenstorp efter 104 km. En fantomflygning av Irve, därom råder ingen tvekan. Och så, långt omsider, vid 18-tiden, telefon att han landat vid Dala kyrka norr om Baltak!

Tusenpoängaren är klar. Silesmo har åter ryckt till sig ledningen, men bara med 116 poäng totalt.

Tävlingsdag nr 6

fredagen den 10 juli. Hastighetsflygning på bruten bana Älleberg—Trädet—Månsarps kyrka—Jönköping. 78,5 km (16,6+48,7+13,2).

Sommarhettan ... Förarna svettas, alla svettas. Tempen stiger; även tävlingstempen. Alla har på känn att det här kan bli den avgörande dagen.

Framåt 12 sliter Cubarna ettrigt för att få alla i luften. Kampen kan börja. Långe dröjer det heller inte förrän Trädet-rapportörerna har nyheter; från Månsarp är ju ingen sträcka alls till Kagglanda-Jönseping — och TL är påpass-

ligt på luren så fort någon sveper in. Galant, tack vare automatiseringen blixtnabba rapporter från målet. "Pelle" gör banan på halvannan timme nätt. Men han har uppenbarligen omstart i kikaren säger TL, för laget är ilsnabbt på plats, demonterar i rasande fart och "lägflyger" på väg åter till berget!

Och så gör nr 14 sin omstart — den som på sätt och vis ger honom segern. Uret har hunnit dra till fram mot halv fem innan han lättar; ytterligare tolv minuter senare pilar Weihe mot Trädet. Kikare följer honom; han gör sträckan snabbt. På tävlingscentralen kommer efter ytterligare en halvtimme rapport från Månsarp: "Pelle" synes passera.

Dramatiken spetsas till. Tävlingscentralen räknar febrilt på sekunder och slår TL i Jönköping. Jovisst, jag ringer så fort jag ser nr 14 svepa ner här. Och minsann, det dröjer inte mer än till 17.46 förrän han ringer och med beundran talar om hur "Pelle" trycker in i stark fart över fältet.

Snabbsummering ger beskedet, att Per-Axel Persson är namnet på dagens segrare. Visserligen är marginalen ytterst knapp till "Fakiren" — som också i dag fakirflugit — men tusenpoängaren är klar, och ledningen totalt är klar! 204 poäng skiljer till Irve — och att hämta in det sista da'n blir säkert svårt.

Hastighetssiffrorna klarnar: "Pelle" får ett "snitt" på 66,31; "Fakiren" nära 65 och smestadsgossen Fredriksson i Spatzen har snabbt distansen igen med 62 "knutar" drygt, innebärande tredje plats.

Tävlingsdag nr 7

lördagen den 11 juli. Hastighetsflygning tur och retur Alleberg—Värgårda. 93,6 km.

Sista, oåterkalleligen sista tävlingsdagen. Sommarhettan osv. Väderprofeten Håkansson kan för första gången konstatera ostlig vind. Hurra.

Lång, lång väntan innan Cubarna får börja slitet med bogsering. Alla väntar, som vanligt på tempen. Värmen dallrar, men tävlingsnervarna är helt under kontroll. "Fakiren" är som vanligt bland de första i luften. Men så lär ju också Värgårda havregryn smaka bra på mörgonen. Länge dröjer det heller inte förrän han sveper ner i en elegant tryckning över hanget.

Nu kommer "kärrorna" som på löpande band vid horisonten. Men oj så låg höjd vissa har! Det där går aldrig väl, för nersvepet är starkt framför hanget . . . Och man ser hur nr 16 Olle Berg landar. Och man ser hur nr 9 Göte Olss kämpar förtvivlat för att nå fram. Han l utomordentlig tid, han ligger bra till totalt, och tänk om han får en tusenpoängare i dag. Då har han en tredjeplacering som i en liten ask. Men nej. Tjuo fatala höjdmeter fattas: Göte tvingas ner mitt framför berget, och laget ger sig av i sporrsträck för hämtning.

Dramatiken spetsas till ytterligare. Ungefär samtidigt kommer nr 11 Molander och nr 18 Olsson, F 3, in på lägsta höjd över hangkanten. Med lägsta höjd menas här lägsta höjd, för Molander landar rakt fram. Olsson försöker göra en 180 graders, men hamnar i ett sädesfält. En kastvind tar tag i kärran just i land-

Plac.	Förare	Fpl	5/7	6/7	7/7	8/7	9/7	10/7	11/7	Summa
1	Per Axel Persson	Weihe	853	920	516	682	640	1000	845	5469
2	Irve Silesmo	Weihe	1000	784	486	470	1000	680	793	5217
3	Sven Jonsson	Zugvogel*)	855	163	750	755	320	968	1000	4811
4	Harry Molander	Weihe	928	671	382	410	680	763	902	4736
5	Göte Olsson	Weihe	736	1000	324	502	824	533	117	4036
6	Lars Fredriksson	Spatz	438	282	328	1000	213	901	838	4000
7	Jan Hallbäck	Weihe	942	322	1000	518	137	579	330	3828
8	Hans Olsson	Weihe	489	108	475	964	433	613	559	3641
9	Karl-Erik Nyström	Weihe	543	248	983	648	371	316	467	3577
10	Stig Johansson	Weihe	294	267	515	455	649	521	820	3527
11	Gunnar Nordin	Weihe	370	340	406	614	751	401	534	3416
12	Thorsten Ekwall	Zugvogel*)	347	946	306	386	172	482	621	3260
13	Lennart Hägnander	Weihe	722	184	125	361	627	423	569	3011
14	Göte Carlsson	Zugvogel*)	296	335	243	301	570	30	932	2707
15	Lennart Thorngren	Zugvogel*)	185	210	268	645	343	—	873	2524
16	Olle Berg	Weihe	357	315	200	259	405	329	115	2080
17	Otto von Köhler	Moswey	91	395	117	144	170	91	275	1283
18	Sten Helander	Weihe	492	—	—	—	—	—	—	492

*) Zugvogel tävlade endast i allmänna klassen.

Inför SM i Motorflyg

- Tävlingen går av stapeln å Johannesbergs flygplats, Västerås, den 22—23 augusti. Anmälningstiden utgår den 10 augusti.
- Regler och anmälningsformulär finns hos din flygklubb men kan rekvireras direkt från KSAK.
- Anmälningsavgiften, 50 kronor, täcker utgifterna för kost och logi i två dygn samt kartor.
- Förläggning å KFUM:s ungdomshem, Lövudden vid flygfältet.
- Handicap tillämpas så att olika flygplan skall ha i möjligaste mån samma chans.
- Ett särskilt vandringpris är uppsatt för ”nykomlingar” — dvs de som inte innehaft A-certifikat över 5 år. — Passa på för nästa år sänks tiden nog till 2—3 år.
- Till slut, rekvirera anmälningsblankett i tid och skicka in den i tid. Förra året måste SM inställas för att anmälningarna kom in för sent.

Folkflygplanet

Paraplane

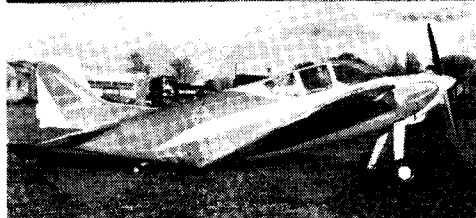
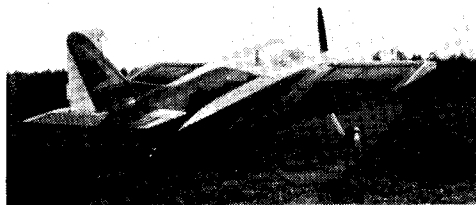
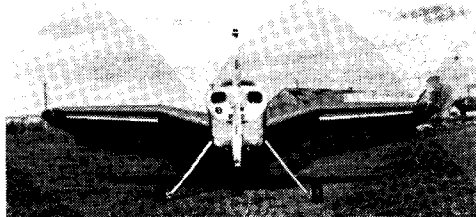
Då och då framträder ett nytt folkflygplan, billigt och idiotsäkert. Vanligtvis har det för liten motor. Är det i övrigt bra sätter man så småningom dit en starkare motor — och så är utvecklingen igång fram mot i bästa fall ett helt vanligt flygplan.

Vi får väl så småningom se vad som händer med *Paraplane Commuter*, avsett som namnet antyder för resor till och från arbetsplatsen — eller sommarnöjet. Det är ett STOL-flygplan som skall kunna starta och landa på platser där annars bara helikoptrar kan ta sig upp och ned. Detta åstadkommes med hjälp av särskilda patenterade vacu-jet-klaffar. Anti-skak-, anti-kaning- och anti-spin-egenskaperna bör stå i särklass. Här några utlovade data för den 1-sitsiga versionen:

Spännvidd 6,2 m

Vingyta 12,3 m²

Längd 6,3 m



Svenska framgångar i internationell fallskärmstävlan

För första gången deltog svenska fallskärms-hoppare i en internationell tävling 17—20 juni i år. Tävlingen arrangerades vid den lilla byn Leutkirch i sydligaste Västtyskland.

Sammanlagt deltog ett 50-tal hoppare från Amerika, England, Frankrike, Tyskland, Österrike, Schweiz och Sverige.

Tävlingarna pågick i tre dagar. De tävlande var lottade i startordning och fördelade på fem olika flygplan, tre Cubar, en Supercub och en Dornier. Varje tävlande skulle göra fyra hopp, men för varje hopp skedde omlottning av startordningen. Två hopp skulle utföras med automatisk utlösning av fallskärmen, två hopp med manuell utlösning. Uthoppshöjden var 600 m. Egentligen skulle de två sista hoppen gjorts på 800 m höjd, men vindförhållandena var sådana, att det skulle blivit för svårt att landa i närheten av märket. Tävlingen gick den här gången nämligen ut på precisionslandning. Mitt på fältet var utlagt ett kryss och med detta som medelpunkt var draget en cirkel med 60 m radie. För att erhålla poäng måste man landa inom denna cirkel. Ju närmare kryss, ju högre poäng.

Före varje dags tävling — eller vid längre uppehåll under dagen — gjorde två förhoppare, eller "drivare", som vi säger här hemma, varsitt hopp med uthopp rakt över landningsmärket på 600 m höjd, där de tävlande stod samlade. En hoppare använde en vanlig rund skärm, den andre en trekantig skärm av den typ, som användes av tyskar och schweizare. Den trekantiga fallskärmen har en sjunkhastig-

het, som är 3,5 m/sek under det att den runda skärmens fart är 6 m/sek. Näväl, drivarna blåser iväg och landar 500—700 m längre bort. Ibland var det svårt att bedöma avståndet, när hopparna landade bortom en lövridå eller på nerslutningen bortom en rågåker.

Med ledning av drivarnas hopp bestämmer man sig för flygplanets kurs och över vilken punkt man skall hoppa för att landa på krysset.

Snarast därefter går man till flygplanet, tar på skärmen och instruerar sin flygförare om höjd och kurs. In i det sista tittar man på flaggor och vindflöjel för att konstatera eventuell tendens i vinden. Flygplanet rullar ut för start och efter tio minuters flygning går planet in på rätt höjd mot fältet. Man kränger ut benen, sätter en klack i fotsteget, lutar sig ut och håller sig fast i dörrposten. Det blåser friskt från propellern och med kisande ögon kontrollerar man att planet går in på rätt kurs. Med knackningar i ryggen på föraren finreglerar man kursen och planet glider följsamt åt sidan. Man flyger över krysset, över hangaren, den plöjda åkern, landsvägen och exakt över den lilla grå ladan stiger man av och tackar för skjutsen.

De svenska deltagarna hade ju oturen att starta som etta och två ett par gånger och kunde alltså inte ta ledningen av den kontinuerliga ström av hoppare, som ständigt var i luften.

Tävlingen blev påfrestande, dels på grund av den kraftiga värmen, dels på grund av värtan och ovisshet. En dag blev det ett avbrott på fem timmar på grund av att vinden översteg 6 m/sek, som var satt som gräns vid den här tävlingen. Tävlingen pågick till kl 8 på kvällen och man visste inte om det skulle bli fler hopp för egen del förrän solen gått ner och natten föll på. Detta krävde ständig observation av vind och väder och ständig tävlings- och hoppkoncentration. Den starka värmen med åtföljande termik och närheten till alperna gjorde vinden något nyckfull.

Resultatet för svenskarnas del blev en hedersam tredjeplacering i lag endast 20,8 m sämre än segrande Österrike och 14,3 m sämre än tvåan, Tyskland. Individuellt kom Olle Falkenheim på 5:e plats, Sven Sterneld på 6:e och Curt Håkansson på 10:e plats.

Flygvikt 580—630 kg
Nyttig last 225 kg
Motor 150 hkr Lycoming O-320
Marschfart 255 km/t
Rullsträcka vid start 18 m
Rullsträcka vid landning 18 m
Riktpris i 5—9000 dollar-klassen.

Paraplane är avsett att tillverkas i olika utföranden, 1-, 2- och 4-sitsiga. Hittills har endast den 1-sitsiga prototypen flugits. KSAK har bett tillverkaren Lanier Aircraft Corporation att hålla oss orienterade om utvecklingen.

Forts. fr. sid. 4.

ningsögonblicket. Ground loop, tvärt bruten kropp.

"Pelle" gör omstart, Irve gör omstart, alla som kan gör omstart. "Fakiren" gör sin tredje start! Men nu börjar det bli på tok för sent och tomt, tomt med termik. Vid Herrljunga tar sig en kvartett ner på ett och samma fält! Vinden håller i sig. Sista starten i detta SM har gått.

Spännande summering, mer spännande än något även om utgången är given. Per-Axel Persson heter svenske mästaren 1959. Men dagens segrare är åter "Fakiren" från Karlstad, som i dag gjort banan två gånger. Och han är den ende som noterat över 60, noga räknat 60,75 km i timmen. Närmast ligger Göte Carlsson och Harry Molander. "Pelle" blir femma 55, vilket ger honom 845 poäng, Silesmo 800 på 793. Därmed är saken klar.

Ola.

Prisutdelningen och avslutningsfesten på Stora Hotellet i Falköping fick en blixtrande fin avslutning. Och detta i ordets rätta bemärkelse: efter en så rekordvarm och ökentorr sommarvecka kunde resultatet bli bara ett. Nämligen åska, blix och dunder, och det så till den milda grad att ljuset slocknade och var borta i minuter efter generalsekreteraren Nils Söderbergs kärnfriska och humoristiska harangerande av segraren och övriga pristagare.

I all synnerhet ville han fästa uppmärksamheten på lagens insatser. Detta är om något en lagsport, poängterade general Söderberg. Det är inte bara på föraren det beror, det är också i högsta grad på laget.

Därmed gick han över till prisutdelningen, och förärvade Per-Axel Persson mästarplakett och hederspriser, vidare hederspriser av förnämligt slag till de främsta pristagarna. Och sist men inte minst "Hatten" till "Fakiren".

Efter prisutdelningen följde dans till frampå småtimmarna, och se'n var 1959 års segelflyg-SM ett minne blott. Men ett hett sådant.

ARMEFLYGARNA MOBILISERAR TILL SM I MOTORFLYG

Artilleriinspektören Överste Erik Kihlblom har till samtliga artilleriflygförare låtit distribuera följande synnerligen positiva skrivelse angående SM i motorflyg i augusti:

"Härmed får jag fästa Eder uppmärksamhet på att årets svenska mästerskapstävlingar i motorflygsport äger rum på Johannisbergs flygfält, Västerås, den 22—23/8.

Tävlingen, som bl a omfattar precisions- och bedömningslandningar, navigering och orientering, ger en god uppfattning om de färdigheter i flygning som deltagaren har. Den särskilda utbildning Ni som artilleriflygförare erhållit bör ge Er goda möjligheter till en hedersam placering. Under alla omständigheter får den som genomför tävlingen en god träning i dessa för flygaren så viktiga detaljövningar.

Det är därför även av militärt intresse att så många som möjligt deltagar i dessa mästerskapstävlingar. Ni bör därför i god tid taga kontakt med Eder flygklubb eller KSAK för närmare upplysningar om tävlingarna.

E Kihlblom
Artilleriinspektör

A Berg von Linde"

På mittuppslaget ...

... presenteras en bildsida från segelflyg-SM på Alleberg.

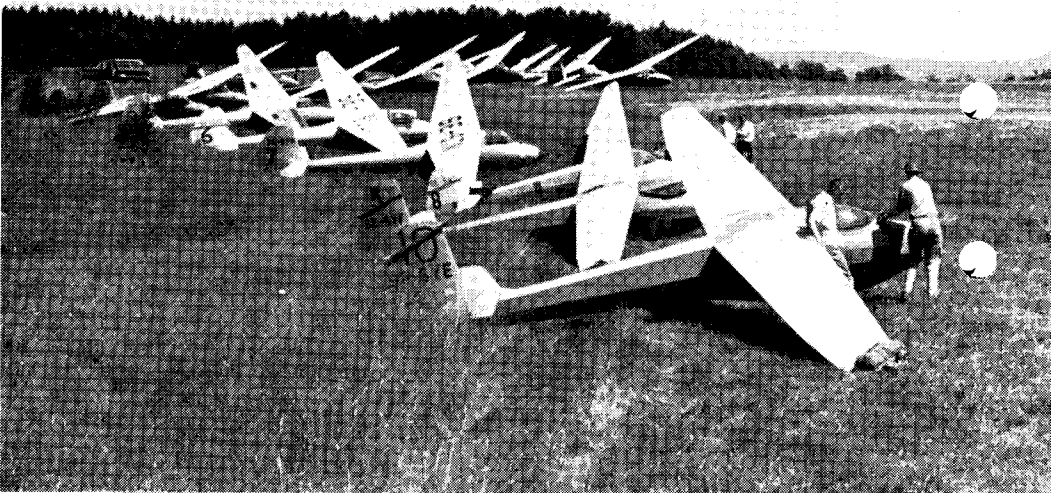
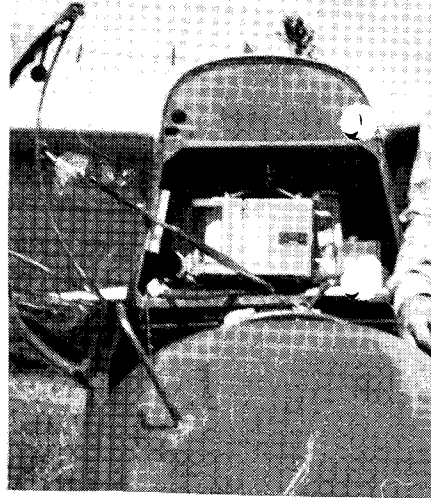
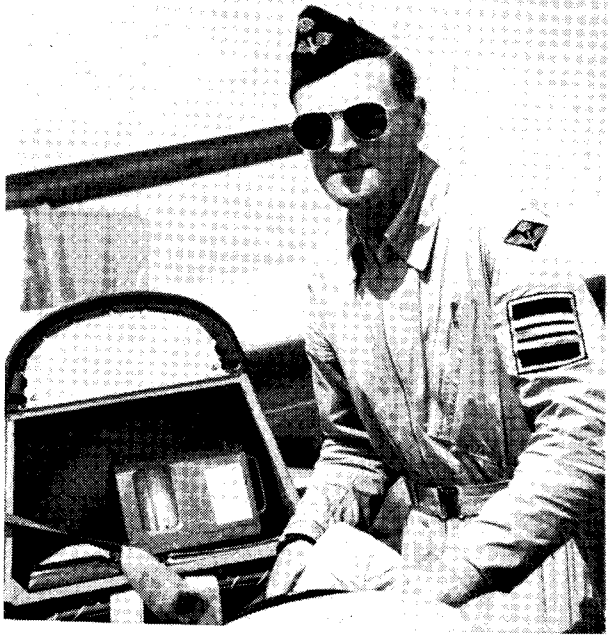
Övre raden fr. vänster:

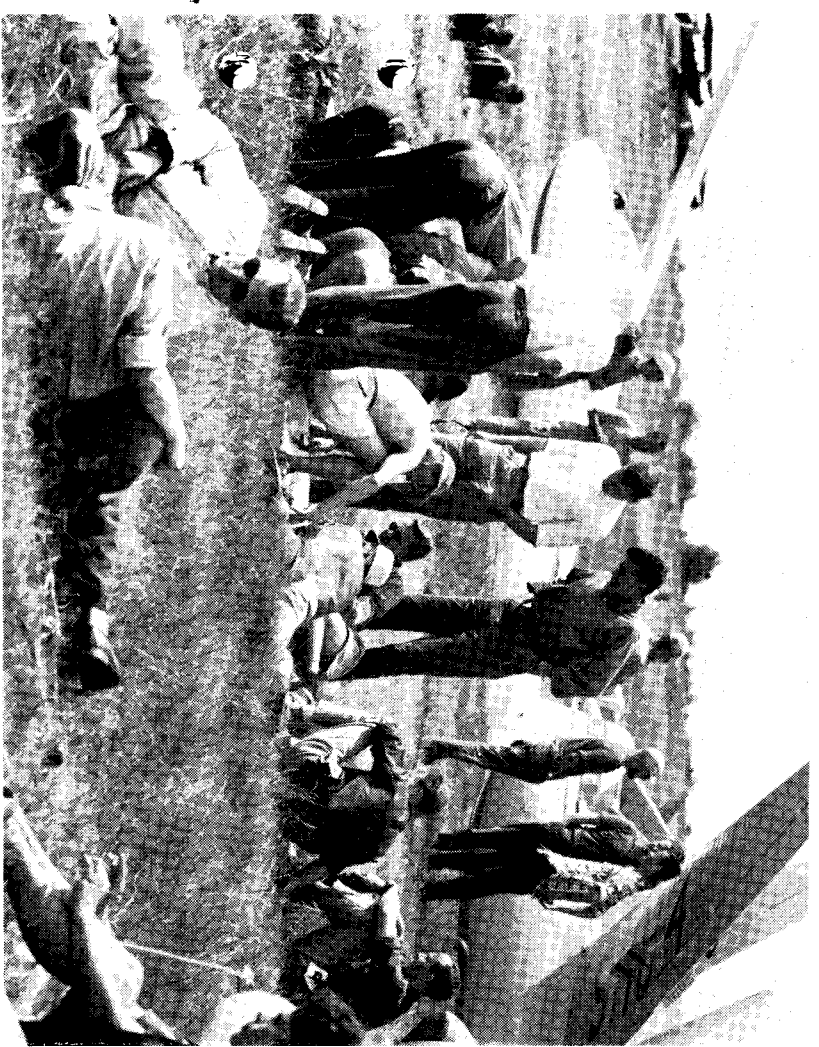
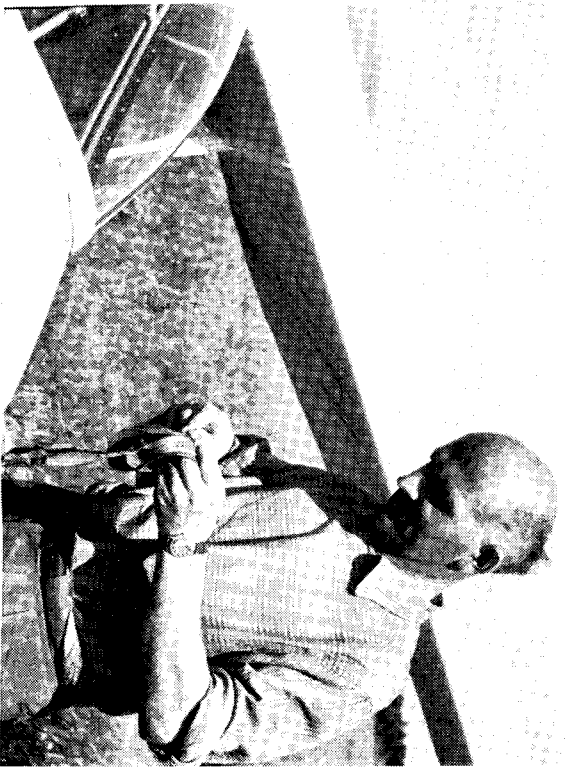
- "Pelle" Persson, populär Svensk Mästare med både VM-titlar och världsrekordnoteringar i höjd och höjdvinst i flygdagboken.
- Irve Silesmo, SM-tvåa den här gången, ägnar all sin fritid åt segelflyget. Bygglokalen i Örebro-klubben är Irves andra hem.
- "Fakiren" Sven Jonsson kämpade sig till en verkligt hedersam tredjeplacering.

Undre raden:

- T. v. en bild av den imponerande flygplanparken. Den var ändå inte komplett när bilden togs.
- T. h. Taktiksnack i väntan på termiken.

Samtliga bilder från Hå-Kå-Foto, Falköping.







KSAK- PRESENTER



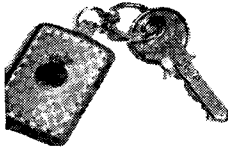
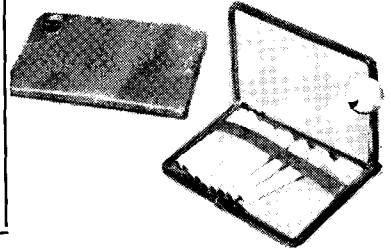
FLYGKÅSERIER AV YEN

Ur recensionerna: "... är både reportage, prosalyrik, kåseri, filosofi och satir." "... Yen torde väl knappast ha skrivit någonting bättre än titelnovellen. För det är mer än reportage det är fin novellistik. Hans berättelse om den döde lappens sista färd rymmer i sig två världar ... Ett briljant tvärsnitt genom en fjällflygares miljö och jobb ... fina stämningar, intensiv upplevelse ..."

Pris kr. 3: 50. Har kostat 6: 75

SPELKORT

Linnepressade med guldförstärkta hörn. Kr 15: — per spel



NYCKELRING

Läderplatta med märke i emalj. Kr 5: —

CIGARETTETUI

Äkta kalvskinn med KSAK:s emblem i guld. Kr 15: —
För namngravyr tillkommer 1: 50



KSAK:s MEDLEMSMÄRKE I GULD OCH BLÅ EMALJ

finns i två utföranden med kråsnål och med knapphålsklack. Bör bäras av varje KSAK-medlem!
Pris kr 4: —

Till Kungl. Svenska Aeroklubben, Malmskillnadsgatan 27, Stockholm C

Härmed beställes:

..... ex Kelatis sista resa à 3: 50 sp Spelkort à 15: — Nyckelring à 5: —
..... st cigarettetui à 15: — Gravyr à 1: 50
..... st KSAK-märke, kråsnål à 4: — st KSAK-märke, klack à 4: —

Komplett årgång av Flygrevyn/Looping

1954 1955 1956 1957 à 8: —/st

Betalning insättes på postgiro 5 55 70 / önskas mot postförskott / bifogas (stryk vad som ej önskas)

Titel och namn

Adress Postadress

FLYGUTBILDNING

Du som är intresserad av utbildning för erhållande av:

PRIVATFLYGARECERTIFIKAT

TRAFIKFLYGARECERTIFIKAT AV 3 KLASS

BITRADANDE FLYGLÄRAREBEVIS

Förlägg Din utbildning till vår flygskola i Eslöv.

Flygplan

Piper Cub L4 85 - Piper Super Cub 150 - Miles Messenger

A K T I E B O L A G E T C A R L E N G S T R Ö M
F L Y G A V D E L N I N G E N

Tel
521 2012

E S L Ö V

Tel
522 2201

EM-UTTAGNINGARNA I LINSTYRNING

Mfk Örnarna arrangerade UT den 26 juli. Av nedanstående resultatlista framgår att tider-
na blir bättre och bättre. Både Rosenlunds 4,50
och Nordins 4,56 är onekligen av hög klass.

Tcam-int.

1:a heat: Wählin, ÖSFK, 7,42, 8,06; Benner-
hult, Umeå Mfk, 8,06, 5,38; Rosenlund, Mfk
Nimbus, 4,50, —.

2:a heat: Söderberg, ÖSFK, —, 7,24; Kihl-
mark, Solna Msk, 8,00, —.

3:e heat: Nordin, ÖSFK, 5,47, 4,56; Björn-
wall, Umeå Mfk, 7,02 5,33.

Final: Rosenlund, Mfk Nimbus, 5,24, 1:a;
Nordin, ÖSFK, 6,57, 3:a; Björnwall, Umeå
Mfk, 6,06, 2:a.

Speed 2,5 cc.

Rosenlund, Mfk Nimbus, 1,76, —, —; Hagel,
AKM, —, —, —; Martinelle, Mfk Örnarna,
1,79, —, —; Kjellberg, Solna Msk, 1,67, 1,79,
—; Björk, Mfk Nimbus, 1,80, 1,69, —.

Stunt.

Christer Söderberg; Bo Persson; Lars An-
dersson.

KADETTBESÖKET PÅ ÄLLEBERG

Årets Ällebergsbesök, som äger rum 5—7
augusti, gäller endast de amerikanska kadetterna
och deras ledare.

Eskortofficerare är från U S Air Force Kap-
ten Kenneth A Rowe, från Civil Air Patrol
Kapten Rupert W Grahn och från Flygvapnet
Kapten Bertel A Deshayes.

Här följer namnen på de fem kadetterna:
Robert J Brock, Wayne B Grosso, Louis J
Meoli, Willaim S Nowland och Edward W
Palikainen.

Programmet för Ällebergsbesöket arrangeras
av KSAK och Rotary, Falköping.

JUST NU

har Din klubb chansen

... att skaffa pengar till verksamheten genom
en välorganiserad arbetsinsats av intresserade
medlemmar.

Du har själv möjligheter

... att tjäna en riktigt hygglig slant på affären.
Samtidigt ger Du flyget ett rejält handtag.

Tala gärna med KSAK om Du vill ha tips
eller upplysningar — men läs först texten på
sid 13!

300.000 SÅG DRAKEN I PARIS

(Ur Vips 3/59)

Spontan publikapplåd efter elegant flyguppvisning

Draken och Saabs provflygare Ceylon Utterborn gjorde en utomordentlig insats för det svenska namnet vid de väldiga internationella flyguppvisningarna i Paris den 20 och 21 juni. Utterborns prestationer utlöste också spontana applåder från publiken som på lördagen uppfick till drygt 100.000 och på söndagen till dubbla antalet. Utterborn genomförde sina flygprogram med utsökt elegans och var dessutom den ende bland förarna av de överljudsnabba jaktplanen som lyckades att hela tiden hålla sitt snabba flygplan inom synhåll för publiken. Draken visade på ett övertygande sätt att den inte bara kan flyga fort utan också besitter lågfartsegenskaper av absolut världsklass. Utom med Draken deltog Saab i Paris med Safir — även detta flygplan med Utterborn, som förare — och Lansen i sin jaktversion J 32 B.

Den sistnämnda typen deltog dock ej i flyguppvisningen. Dessutom demonstrerade Saab i inomhusutställningen de nya jaktplanssikterna S6 och S7 samt dykbombsiktet BT 9 och träffindikatorn BT 13. Sistnämnda produkter har under senaste åren blivit exportprodukter av betydelse.

Drakenvisningarna i Paris får ses mot bakgrunden av företags strävan att exportera denna flygplantyp, framför allt till Schweiz som före årets slut skall fatta beslut om anskaffningar av nya jaktflygplan. Konkurrensen är dock benhård, framför allt från fransmännen som gör allt för att förmå schweiziska myndigheterna att beställa sin motsvarighet till Draken, nämligen Dassault Mirage III. Att Schweiz och därmed den svenska flygplansindustrin har sin stora chans är emellertid uppenbart och man får bara hoppas, att våra myndigheter gör allt för att stödja Saab i dess strävanden att skapa en ny exportindustri av stor betydelse för vårt land.

Hans G Andersson

VM-LAGET TILL BELGIEN FÅR ÄNDRAD SAMMANSÄTTNING

Till segelmodell-VM, som äger rum i Belgien 23 augusti har modellflygstyrelsen vid sitt senaste sammanträde uttagit Gunnar Kalén, Norrköping, Roine Jansson, Norrtälje och Gösta Nilsson, Östersund. Nu har emellertid Roine Jansson blivit sjuk och enligt meddelande till KSAK från lagledaren Hansheinrich Thomann anser sig Roine Jansson inte ha möjligheter att bygga färdigt sina modeller före avresan.

Det torde därför bli modellflygstyrelsens förste reserv, Per Nilsson från Göteborg, som reser till Belgien i Roine Janssons ställe.

Tävlingarna arrangeras på det militära fältet Bourg-Leopold. I juryn sitter idel gamla bekanta från FAI:s Modellflygkommission, A F Houlberg, England, H J Meier, Västtyskland,

Z Husicka, Tjeckoslovakien, J van Hattum, Holland och A Roussel, Belgien.

Huruvida Per Nilssons deltagande i VM kommer att inverka på VM-lagets sammansättning är ännu oklart. Per Nilsson ingår nämligen även bland de ordinarie medlemmarna i det lag som den 6 september skall tävla om VM-titeln i Danmark.

Däremot kommer Hans Friis, som lärt återbud till VM, att remplaceras av Rolf Hagel, Malmö.

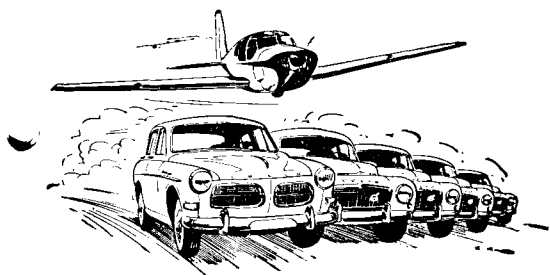
Sverige kommer i Nordiska Mästerskapen följaktligen att representeras av följande modellflygare:

G-int: R Åhman, Norrköping, A Håkansson, Malmö, U Axelsson, Katrinholm.

S-int: P Nilsson, Göteborg, N Lundberg, Norrköping, T Hansson, Enköping. (Skulle Per Nilsson endast få delta i en utlandstävling, står klubbkamraten J E Thyren närmast i tur.)

F-int: R Olsson, Norrköping, A Karlsson, Linköping, R Hagel, Malmö.

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

NÅGRA ERFARENHETER FRÅN SM

Årets SM var mycket lärorikt, främst kanske därför att det visade att det går att flyga, att nå fina resultat och även kämpa sig fram i motvind fast det inte finns ett moln på himlen. Det är klart att det är svårare att flyga utan vägvisare; det fordras mer mod och beslutsamhet att ge sig ut över terrängområden som är fattiga på landningschanser; framförallt fordras det kunnsighet, omdöme och förstudier i högre grad än vanligt. Att det brast i dessa avseenden här och där under tävlingarna är ingenting att säga om, för det var många som inte tävlat förut eller kanske inte alls flugit under sådana förhållanden som Gösta Håkansson bjöd på.

Ifråga om förstudierna är det naturligtvis särskilt viktigt en molnlös torrtermikdag att i ett sammanhang studera temperaturutvecklingen, vinden och kartan för att få en uppfattning om var man har att vänta stig och fall. Detta förefaller självklart men hur många sätter sig med tillräcklig noggrannhet in i markförhållandena och deras inverkan på temperaturutvecklingen. Och hur många glömmer inte i tävlingsivern bort fallområdena bakom kullar och berg och glömmer att vindar har benägenhet för att ändra riktning; där det ena gånget bär kan det vara fall några timmar senare.

För att komma väl rustad till en tävling måste man ha tagit vara på chansen att flyga i olika slags väder och träna sitt omdöme om hur olika faktorer spelar in. Och varje chans att tävla, om det så bara är mot en enda konkurrent bör tillvaratas.

I tävlingarna deltog bl a 12 Weihe och 4 Zugvogel. För det mesta var det svag termik, riktigt Weihe-väder. Då hade Zugvogel inte stor chans, men då det bar ordentligt var Zugvogel fullkomligt suverän. Eftersom man aldrig kan räkna med att få lika delar av det ena och det andra slaget av väder, är det nog riktigtast att placera dessa flygplan i olika klasser. Till nästa SM 1961 har vi kanske så många flygplan i den klass Zugvogel representerar, att det kan bli en särskild klass. — Zugvogels lillebror Spatz sköttes fint av Fredriksson men går inte fullt upp mot Zugvogel. Den enda Moswey'en hade ingen chans.

En annan intressant jämförelse mellan Weihe och Zugvogel fick man då båda löpte ground-loop. Weihe's träkropp gick tvärt av medan Zugvogels stålrörskropp inte ens fick en veckning av duken.

Utlåning av segelflygplan m m från Segelflygskolan, Älleberg

Segelflygskolan Älleberg utlånar under tiden 16 augusti—1 november 1959 följande segelflygplan.

2 Weihe

1—2 Bergfalke II/55

1 L-Spatz 55

1 Slingsby

1 Grunau Baby

Klubbar, som är intresserade av lån av ovanstående segelflygplan, bedes vända sig till Segelflygskolan Älleberg, Box 40, Falköping, tel 231 52, där närmare besked om lånevillkor kan erhållas.

Efter tävlingarna klagades på att hastighetsformeln ej är rättvis. Man ville ha tillbaka KSAK:s originalformel, som också tillämpades vid VM 1956:

$$P = \left(\frac{N \cdot n}{N} \cdot \frac{d}{D} + \frac{n}{N} \cdot \frac{v}{V} \right) \cdot 1000.$$

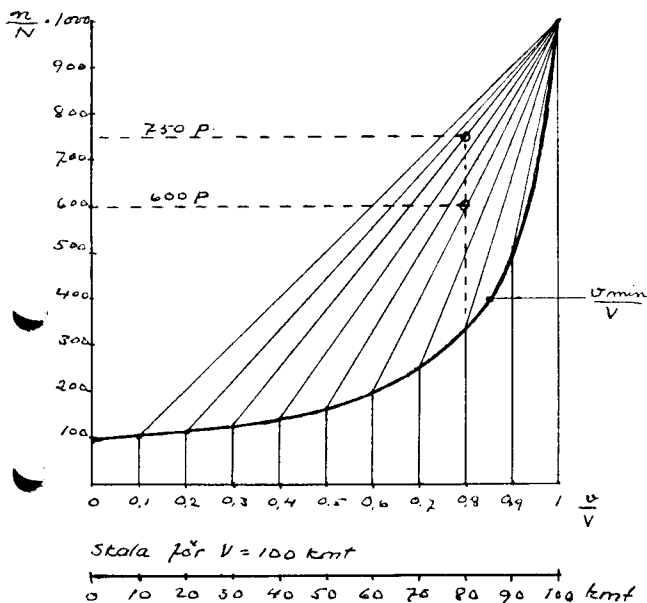
Till VM 1958 krånglade FAI:s segelkommitté till formeln genom att införa lägsta hastigheten v_{\min} :

$$P = \left(\frac{N \cdot n}{N} \cdot \frac{d}{D} + \frac{n}{N} \cdot \left(\frac{v}{V} - X \right) \cdot \frac{1}{1 - X} \right) \cdot 1000,$$

där $X = \frac{v_{\min}}{V} - 0,1$. KSAK protesterade mot

införandet av v_{\min} , som ju ej bör få inverka på relationen mellan de bästa resultaten. Följden blir nämligen att, medan bäste mans poängresultat är oförändrat, kan de följandes resultat förändras med 100-tals poäng — fastän prestationen är densamma — beroende på hur det sämsta resultatet varierar. KSAK skall på nytt taga upp denna fråga med FAI.

KSAK:s strävan har varit att anordna tävlingarna så att hämtningstransporterna blir minimum, dvs slutna banor med start och mål på samma plats där så är möjligt. Avsikten härmed har varit att förbilliga tävlingarna och förhindra att biltransporterna får för stort inflytande. Detta har i stort sett lyckats men genom att omstarter medges kan ett tävlingsmoment dock stundom få en viss karaktär av biltävling. Det blir nu segelflygkommitténs uppgift att ytterligare studera frågan hur detta skall undvikas.



Ovanstående diagram representerar den vid VM 1958 (och SM 1959) använda hastighetsformeln

$$\frac{n}{N} \left(\frac{v}{V} - x \right) \frac{1000}{1-x}$$

där $x = \frac{v_{\min}}{V} \approx 0.1$.

Konstruktionen har tillkommit för att det inte skall bli alltför stor poängskillnad mellan t ex den som tvingats landstrax utanför målet och de som lyckats nå detta. Det är egentligen en mycket elegant lösning, men den har en svaghet som kan få tråkiga följder, vilket följande exempel visar.

Antag bästa hastighet $V = 100$ km/t. Min egen hastighet är t ex $v = 80$ km/t. Om lägsta hastighet är 30 km/t blir min poäng 750. Om den tävlande med lägsta hastighet t ex skulle diskvalificeras och v_{\min} i stället blir 60 km/t, minskas min poäng till 600. Min egen prestation bör värderas i förhållande till det bästa och inte det sämsta resultatet.

I internationella sammanhang kan detta förhållande fresta till ett olustigt rävspel. Ställningen i toppen kan t ex påverkas genom att låta en deltagare i ett nationslag avpassa sin flygning så att han får en lämplig v_{\min} .

Ett sätt att lösa frågan skulle vara att som nollpunkt på skalan välja en hastighet som motsvarar 2,5–3 ggr så lång flygtid som bäste man.

MÅLFLYGARE FÅR TECKNA KOLLEKTIV-FÖRSÄKRING I RFA

De piloter som för flygklubbarnas räkning utför målflygningsuppdrag kan i vanlig ordning anmälas till KSAK för att få komma i åtnjutande av den kollektiva yrkesskadeförsäkringen. Målflygning i klubbregi betraktas som en hjälpflygverksamhet, meddelar Luftfartsstyrelsen på KSAK:s förfrågan. I en kommande upplaga av Hjälpflygbestämelsemelsena SB 106/58 (se KSAK-NYTT nr 6/58 sid. 9) kommer detta att närmare förtydligas.

RADIO-SM I UPPSALA

Tävlingen arrangeras av Uppsala Fk Modellflygsektionen och kommer att äga rum 17–18 oktober med 10–11 oktober som alternativt reservdag.

Omflygning mellan sju gav tjeckisk Wakefield-seger

I hett och torrt väder lyckades inte mindre än 21 VM-flygare nå finaltider på över 800 sekunder och av dessa fick 7 man maxtid, däribland Lennart Tysklind, som fick propellerfel i omflygningen och sålunda stannade på 7:e plats. Tjecken Dvorak vann individuellt, medan lagsegern bärga-

des av USA. Rune Johanssons modell tålde inte vädret. Den blev skev i hettan och Termik-Johan fick nöja sig med 32:a plats. Åke Qvarnström fick en 52:a placering på sina 637 sek, vilket onekligen vittnar om de genomgående goda resultaten. Nu frågar man sig när reglerna ändras igen!

WENTZEL-POKALEN FÖR SJÄTTE ÄRET

Wentzelpokalen, den speciella modellflygtävlingen för "småklasserna" S1, G1 och F1, körs i år för sjätte gången. Östersunds Flygklubb är arrangör och tävlingsplats som vanligt Opefältet en mil från Östersund. Tävlingen går den 6 september. Anmälan med startavgift 1: — per klass skall vara tävlingsledaren Gösta Nilsson, Östersunds - Posten, Östersund, tillhanda senast den 1 september.

Man tävlar bl. a. om ett vandringspris i varje klass, vilket skall erövras tre gånger. Följande har inteckningar: S1: Nisse Nässén (2), Gunnar Hult, Ulf Abrahamsson och Anders Norén. G1: Gösta Nilsson. F1: Ingemar Alm.

JÖNKÖPING STJÄRN- TÄVLAR

5—6 september

Till ledamöter i organisationskommittén för årets Stjärntävling har utsetts Disponent Björn Hjelme-Lundberg, Kamrer Gunnar Eriksson, Kamrer Elof Gustavsson och Disponent Eskil Lönnäs. Kapten "Kagge" Rydelius och Ingenjör Sture Englund blir överledare, Ingenjör Folke Berndtsson tävlingsledare och Ingenjör Bengt Oldeus tävlingssekreterare.

1959 ÅRS KALENDER

Ändringar och tillägg

B. Motortävlingar och rallies
2) I UTLANDET:
15—19/8 *Internationellt rally*, Portugal.

D. Modellflyg
2) I UTLANDET:
15—16/8 (i st. f. 10—11/8), *Sjö*, Split, Jugoslavien.

F. Ballong
6/9 *Internationell tävling*, Belgien.

TILL SALU

EN KROPP TILL BABY-FALKEN,

något skadad. - Nyköpings flygklubb, Nyköping.

UPPFINNING,

vertikalstigande luftfarkost Flygande Tefat — UFO, revolutionerande på flygteknikens område, patentsökt i Sverige. Kontakt sökes med företag eller enskilda intresserade av att exploatera konstruktionen eller skydda i uppfinningen ingående patenter i USA, Canada etc. Svar till jur. kand. I. Jaks, c/o Kungl. Svenska Aeroklubben, Malmskillnadsgatan 27, Stockholm C.

INBJUDAN TILL NM I STUNT OCH COMBAT

UFK:s Mfs har härmed nöjet att inbjuda samtliga norrlandsklubbar till årets NM i stunt och combat på I 20:s idrottsplats i Umeå söndagen den 16 augusti.

Tävlingstider:

Stunt kl. 10.00—13.00
Combat kl. 13.00—

Prisutdelning äger rum kl. 17.00 i UFK:s Mfs:s klubb-lokal.

Transporter till och från tävlingsplatsen får de deltagande själva svara för.

Anmälningsavgiften kr. 3:— per klass och deltagare betalas på tävlingsplatsen.

Anmälningar sändes senast den 9 augusti till: Lennart Persson, Skeppargatan 23, Teg.

Väl mött!

Umeå Flygklubbs Modellflyg-
sektion

ÖNSKAS KÖPA

2-SITSIGT SEGELFLYGPLAN,

begagnat, önskas köpa. Ut-förligt svar med detaljerade upplysningar om flygplanets skick, tillverkningsår och datum för senaste besiktning sändes under adr.: Raahen Ilmailukerho, Esko E. Mattila, Niittylmäki 1, RAAHE, Finland.

UTBILDNING

SJÖFLYGUTBILDNING samt utbildning till privatflygcertifikat erhålles vid sjöflygskolan Stockholm-Vårby.

Bromma-Flygtjänst

G. Hydén,

Sjöflygskolan

Box 9103, Stockholm 9

Tel. 46 70 30, 38 37 56



Augusti 1959

Redaktör o. ansv. utgivare: *Georg H Déranz*
Adress: Kungl. Svenska Aeroklubben, Malmkillnadsg. 27, Stockholm
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.