

# Årets mästerskapstecken till motorflygare från Linköpings Fk

*Svensk Mästare: Lennart Petersén*

*Nordisk Mästare: Evert Hedman*

Den framåtgående flygklubben i flygarstaden Linköping tog praktiskt taget rubb och stubb av såväl titlar som priser vid jubileums-SM den 22—23 augusti. Valplatsen var Johannesbergs vackra flygplats och det var där som KSAK 1949 startade den så kallade Riksmotorflygtävlingen, som numera kallas för SM i motorflyg. Förläggning och övrig samvaro var förlagd till KFUM:s vackra Lövudden, där allt var väl ordnat för gästernas trivsel.

Första tävlingsdagen upptog navigeringsflygning avslutad med den s. k. nödlandningen.

Banan — lagd av överstelöjtnant Nils Lundgren som för 10:e gången var tävlingsledare — mätte 156 km och var späckad med illfundiga foto- och dkmål.

Vädret var det bästa tänkbara och prickbelastning i själva navigeringen blev därför låg. Redan här visade Lennart Petersén var "skäpet skulle stå" och hans klubbkamrat Evert Hedman var inte mycket sämre. Nils Mattson, Arboga, mest fruktad konkurrent, "lurade emel-

lertid i vassen" och det var ett spännande utgångsläge för andra dagens tävlingar, som omfattade återstående special- och landningsprov.

Den höga klass, som Linköpings-flygarna visat första dagen, höll man emellertid även i



*Finske NMT-värden Erik Kerke med Sverige-laget, Svenske Mästaren Lennart Petersén, Nordiske Mästaren Evert Hedman och otursmannen Nils Mattson.*

fortsättningen och när det därtill visade sig att en tredje man från östgötastaden, Nils Åke Nilsson även visade lejonklon, strök Mattson flagg och nöjde sig med en fjärde placering.

Det som ur tävlingsledningens synpunkt var mest glädjande var att det var så många nya deltagare och att dessa inte på minsta sätt "föllö i farstun" för de mera garvade. Detta bådar godt för framtiden.

Rudolf Abelin, Malmö, vann till exempel landningsmomentet med så lågt poängtal som 11,8 poäng.

Elegant rapportkastning presterade Fred Olsson, Göteborg, som flög den lågvingade Ercoupen och som alltså inte i likhet med de övriga kunde se rapportmålet rakt under sig. Han kastade hylsorna uppåt över axeln och om det nu var tur eller skicklighet, men få rapporthylsor föllö bättre än hans. Kamraterna muttrade något om en sagolik tur, men själv hävdade han att det var resultatet av ett matematiskt precisionsarbete, som krävt långa beräkningar vid skrivbordet och där tangenter och Einsteins relativitetsteorier spelat in på ett synnerligen invecklat sätt, så invecklat att det var omöjligt att förklara för en så obildbar lyssnarkrets.

Ett moment i tävlingen som vållade många fall var det s. k. terrängmålet vid tredje brytpunkten. Där gällde det att besvara frågor om torptecknet "Bokhållaretorp", om antalet skorstenar, ladugårdens utseende och om där fanns något mera anmärkningsvärt. Verkligheten var

den att Bokhållaretorp var en ödegård, men med en fullt synlig stengrund. Bland svaren fanns ett flertal som tydde på antingen god fantasi eller uppenbar felnavigering. Flera hade begävat det gamla ödetorpet med TV-antenn.

Det var första gången som de nya reglerna, vilka även skola gälla för tävlingen om "Nordiska flygarepokalen", tillämpades utan några väsentliga ändringar. Här hade nu införts handikap, vilket medför att de fördelar som de långsammare planen har ifråga om foto- och dukspaning jämfört med de snabbare kan kompenseras. Vid motorlandningar har införts ett hinder av 2 meters höjd, 50 meter från landningslinjen, vilket medför bättre utslag när det gäller att bedöma förarens prestationer och även här spelar ett för alla landningar gemensamt handikap in.

Det var givetvis värdefullt för aspiranterna på Nordiska Flygarpokalen att redan här kunna få prova den nya gemensamma nordiska tävlingsformen. Och att provet skulle bli synnerligen värdefullt och att det även medförde att Nordiska Flygarpokalen hemfördes av en svensk var naturligtvis till glädje för arrangörerna. Men mera om den bedriften på annan plats i dagens nummer.

Prisutdelningen förrättades av generalsekretären, general Nils Söderberg och han hade en hel del förnämliga priser att dela ut. Pristagare och priser framgår av nedanstående.

*Lu.*

## S M - R E S U L T A T E N

Start-nr	Namn och flygklubb	Flygplan	P o ä n g			Summa	Plac.
			Nav.-prov	Spec.-prov	Landn.-prov		
4	L. Petersén, Link, I	Piper Cub	0,0	4,7	18,8	23,5	1
18	E. Hedman, Link, I	Piper Cub	4,0	2,7	35,4	42,1	
17	N. Å. Nilsson, Link, II	Piper Cub	32,8	2,7	24,0	59,5	↘
13	N. Mattson, Arboga	Piper Cub	29,6	14,3	17,7	61,6	4
2	O. Dahlén, Aerokl., Malmö	Auster	53,2	21,7	34,0	108,9	5
6	T. Rosenberg, KTH	Piper Cub	73,0	3,9	32,6	109,5	6
8	F. Olsson, Aerokl., Gbg	Ercoupe	63,4	17,3	33,9	114,6	7
14	G. Olsson, Västerås	Piper Sup Cub	78,6	18,5	22,1	119,2	8
19	S. O. Holmström, Arboga	Piper Cub	96,8	14,4	13,9	125,1	
11	G. Hofman, Link., II	Piper Cub	103,4	8,2	17,3	128,9	↔
12	N. Svennar, Link., I	Piper Cub	92,8	20,5	23,5	136,8	11
7	H. Frisk, Uppsala	Piper Sup Cub	90,0	15,5	31,8	137,3	12
15	C. af Ugglas, KSAK	Piper Cub	110,0	14,4	35,2	159,6	13
10	R. Abelin, Aerokl., M-ö	Auster	117,8	36,5	11,8	166,1	14
9	A. Sandberg, Aerokl., Gbg	Auster	119,8	36,6	37,3	193,7	15
3	C. Danielsson, Link., II	Piper Cub	174,0	8,9	35,0	217,9	16
16	O. Fahlnaes, Aerokl., Gbg	Auster	154,0	37,4	41,2	232,6	17
5	G. Norberg, Arboga	Piper Cub	332,0	45,8	38,9	416,7	18
1	K. Jansson, Aerokl., Gbg	Auster	156,0	—	—		Diskv

### Lag:

1. Linköping, lag I	(Petersén och Hedman)	= 65,6
2. Arboga	(Mattson och Holmström)	= 186,7
3. Linköping, lag II	(Nilsson och Hofman)	= 188,4
4. Malmö	(Dahlén och Abelin)	= 275,0
5. Göteborg	(Sandberg och Fahlmaes)	= 426,3

### Prisfördelning:

1. Petersén, Linköping	1. pris	Inteckning i Öresundspokalen, KSAK:s SM-sköld, ANA:s vandringspris (till bäste Cub-förare), Stockholms Aeros hederspris, Ahrenbergs vandringspris.
E. Hedman, Linköping	2. pris	KSAK:s hederspris — Silverbägare.
Å. Nilsson, Linköping	3. pris	KSAK:s hederspris — Silverbägare.
Mattson, Arboga	4. pris	KSAK:s hederspris — Spirit of S:t Louis.
O. Dahlén, Malmö	5. pris	KSAK:s hederspris — Spirit of S:t Louis.
T. Rosenberg, Tekn. Högsk.	6. pris	KSAK:s hederspris — Spirit of S:t Louis.
F. Olsson, Göteborg	7. pris	KSAK:s hederspris — Groggbrickor.
E. Hedman		Nils Söderbergs vandringspris till förare, som ej tidigare deltagit i SM eller RMT.

### Lag:

Linköpings FK, lag I (L. Petersén-E. Hedman) Harald Enells vandringspris samt groggbricka till varje man i laget.

Dessutom erhöll alla deltagare KSAK:s bronsplakett samt Yngve Norrvis bok "Kelatis sista resa".

## Nordiska Flygarepokalen

### till Evert Hedman, Linköpings Fk

Det var inget dåligt lag KSAK sände över till Finland, Lennart Petersén, svensk mästare, Evert Hedman, tvåa i samma tävling och så den garvade pokalförsvaren Nils Mattsson. Som mekaniker och hjälpreda medföljde Nils Åke Nilsson, trea i SM och en som kommer i allra högsta grad, varför det kan vara värdefullt att han fick tillfälle att studera denna tävling från ringside.

Lagledare och juryman var överstelöjtnant Nils Lundgren, KSAK.

Det var till Uttis gamla grusbelagda flygfält som tävlingen var förlagd. Uttis har historisk klang för oss svenskar. Under Gustav III:s fälttåg stod ett slag där år 1789 och ett monument i närheten vittnar om detta. Fästningsanläggningar, numera delvis övervuxna, visar exakt var den historiska tilldragelsen ägde rum. Själva flygplatsen var i flitigt bruk under det finska vinterkriget och den gamla mässen har talrika bilder och tavlor som påminner om detta och om de finska flygarkamrater som vunno segrar eller stupade under detta krig.

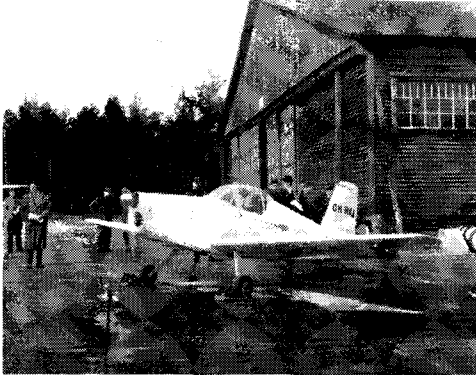
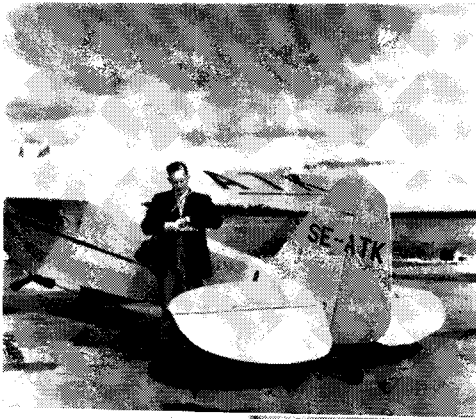
Uttis ligger så långt västerut att det bara är några mil till ryska gränsen och navigeringsflygningarna, som började den första tävlings-

dagen, skedde utefter en bana som delvis gick ganska nära gränsen. Banan var lång — inte mindre än 246 km — varför en mellanlandningsstation var inlagd vid Mikkeli flygfält. Dukat och fotomål var inlagda här och voro av betydligt högre svårighetsgrad än vad vi är vana vid. Trots detta lyckades de svenska deltagarna bra med dessa uppgifter och det är troligt att det var detta som hjälpte Evert Hedman till slutsegern. Jämnheten i navigering var mycket stor och det är tydligt att det är störningsmomenten utefter banan som numera betyder mycket.

Nils Mattsson, synnerligen fruktad av de övriga deltagarna, hade den oturen att hans tävlingsklocka hoppade ur hållaren i flygplanet och stannade. Den prickbelastning detta medförde kostade honom en god placering och beröfvade troligen Sverige lagsegern.

Det stod redan efter första dagen klart att striden skulle stå mellan finnarna Puupponen, Heinonen och svensken Hedman.

Spänningen stegrades allt efter som andra dagens tävlingar avverkades och avgörandet kom i den sista grenen, motorlandningen, där Puupponen "tappade" sin Auster före "diket" medan Hedman elegant placerade sin Cub ungefär där den skulle landa för att segern skulle vara säker. Hedmans serie var emellertid även i övrigt synnerligen jämn och det var en värdig seg-



Nils Mattsons klocka gav finsk lagseger. — Juha Heinonens HK 1, NMT:s vackraste flygplan. — Juryn sammanträder. Fr v: H. Denlow (Danmark), W. Christie (Norge), S.-R. Landsdorff (Finland) och N. Lundgren (Sverige).

rare som senare på dagen stegade fram och mottog Nordiska Flygarepokalen ur tävlingssledarens Erik Kerkes hand medan bland andra finske flygvapenchefen generalmajor Olavi Seeve applåderade.

Åt lagpriset var ingenting att göra. Puupponen och Heinonen, vana att taga hand om det, svarade för den saken med sammanlagda 156,75 poäng. Sverige var emellertid inte så långt efter — endast 21 poäng och man frågar sig hur det hade gått om inte den Mattssonska klockan blivit så tävlingstrött, eller om Petersén klarat alla sina landningar. Rättvis fördelning av priserna var det emellertid, men faktur — att det nya vandringspriset för lag — SAS-kännan — är så tjugig och elegant att det måste vara en verklig fröjd att föra hem den till sitt land. Men Nordiska flygarpokalen är i alla fall det "klassiska" priset och Hedman skall ha ett ärligt tack för att det åter hamnat på svensk botten.

Norrmannen H. Dahler har deltagit i alla de åtta tävlingar som hittills hållits efter kriget och har alltid hållit en jämn placering i mitten. Hoppas att han nästa år — då norrmännen har tävlingen på hemmaplan placerar sig i toppen. Han är värd den framgången. För övrigt är det på tiden att norrmän och danskar armbågar sig fram till prisbordet.

De nya reglerna tillämpades helt och kommer endast att korrigeras på ett par punkter till nästa år. Det är skönt att vi nu — inte minst tack vare handikapsystemet — fått regler som är så nära det rättvisa som det är möjligt. Prislistan som följer nedan får nu tala om den slutliga placeringen.

Nils Lundgren

Medlem i juryn, skamligt döpt till Anjalaförbundet år 1959

## FLYGKARTOR 1:300000

KSAK:s lager av uppfodrade kartblad 1:300.000 har haft en strykande åtgång. Endast ett mindre antal hela Sverige-serier återstår.

Nu kan vi glädja våra medlemmar med att vi kan leverera ouppfodrade kartblad i samma skala över Sverige.

Rekviritionsformulär med bladindelning erhålles från KSAK på begäran.

Priset är 3: — kronor per blad + porto.

# RESULTATEN I NMT

Placering	Namn	Land	P o ä n g			Summa
			Nav.-prov	Land.-prov	Spec.-prov	
1	E. Hedman	Sverige	25,58	22,75	15,56	63,89
2	M. Puupponen	Finland	36,61	26,32	11,69	74,62
3	J. Heinonen	Finland	49,76	21,27	11,09	82,12
4	H. Thyregod	Danmark	59,83	31,74	27,72	109,29
5	I. Saavalainen	Finland	64,21	36,58	12,13	112,92
6	L. Petersén	Sverige	67,52	31,51	15,02	114,05
7	A. Foss	Norge	86,41	25,31	17,48	129,20
8	H. Dahler	Norge	90,12	37,48	22,04	149,64
9	N. Mattson	Sverige	147,50	21,90	19,41	188,81
10	A. Helum	Norge	190,11	19,34	23,78	233,23
11	H. Laursen	Danmark	197,66	40,25	20,18	258,09
12	G. Nielsen	Danmark	364,73	33,56	27,85	426,14

Lag:

1	Finland	156,74
2	Sverige	177,84
3	Norge	278,84
4	Danmark	367,38

Priser:

1.	Segraren E. Hedman	Inteckning i Nordiska Flygarpokalen samt miniatyr av pokalen.
2.	M. Puupponen	FFF:s hederspris
3.	J. Heinonen	FFF:s hederspris

3 lika pokaler i fallande skala

Segrande lag Finland: Inteckning i SAS Vandringspris samt minnesplåt av priset.

# ROLLASON'S erbjuder

## FULLSTÄNDIGT OMBYGGDA

# TIGER MOTH



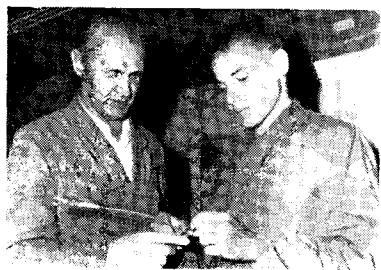
De Havilland Tiger Moth försedda med nollställda motorer med aluminiumtoppar offereras fritt Croydon med 12 månaders gällande engelskt luftvärdighetsbevis. Till en lägre extra-kostnad kan flygplanen utrustas speciellt för segelflygbogsering.

Rollason's är allmänt kända som Tiger Moth-expertler med officiellt godkännande av ARB samt av De Havilland för översyn och återuppbyggnad av såväl flygplan som motorer.

Snabb leverans direkt från tillverkningslinan kan inkludera även överflygning till Sverige

**GENERALAGENT: AEROKLUBBEN I MALMÖ,  
ING. OVE DAHLÉN - MALMÖ 8 TEL. 32767**

# Nya byggledare utbildade på Ålleberg



Lennart Jensen undervisar en av eleverna, Bo Holm från Ovan Siljans Fk i splitsning. Därunder t. v.: Jan Jonasson, Värmlands Fk, Bo Forsberg, Gotlands Fk (som följde Jensen) och Leif Hamberg, Sundsvalls Fs, reparerar en ving. T. h. håller Tornulf Jansson, Uppsala Fk och Gert Nilsson, Ljungbyheds Fk på med samma vällovliga sysselsättning.

Segelflygklubbarnas byggledare bär ansvaret för en mycket väsentlig del av verksamheten men tyvärr för de en betydligt mera tillbakadragen tillvaro än instruktörerna. De sistnämnda flyger, just tack vare byggledarna, med sina elever i fullvärdig materiel och ev uppkomna skador överlämnas till byggledarna för att bli avhjälpta.

Sju nya biträdande byggledare har i sommar utbildats på Ålleberg och godkänts av KSAK:

L. Bohman, Norrköpings Fk, L. Hamberg, Sundsvalls Fs, B. Holm, Ovan Siljans Fk, T. Jansson, Uppsala Fk, M. Johansson, Lidköpings Fk, J. Jonasson, Värmlands Fk och G. Nilsson, Ljungbyheds Fk.

Utbildningen, som pågått under tiden 26 juli — 15 augusti, har omfattat över 150 timmar, därav 1/3 teori.

Teoriutbildningen har omfattat Allmän orientering, Flygplanlära, Hållfasthetslärans grunder, Materiallära, Materialkontroll, Ritningsläsning, Arbetsledning och planering av verkstad, Bygg- och reparationsföreskrifter, Flygplankontroll, Tyngdpunktsbestämning, Underhåll och tillsyn — LFS-bestämmelser, Instrumentlära, Samarittjänst och Skriftliga prov.

Ämnesschemat för den praktiska utbildningen omfattar Sammanbyggnad av delar i byggsats, Reparation av glid- och segelflygplan, Flygplankontroll, Tyngdpunktsbestämning, Splitsning, Tillsyn (underhållstjänst) och Instrumentmontering.

## Iakttagande av gällande bestämmelser och föreskrifter

På senare tid har det vid skilda tillfällen inträffat att gällande föreskrifter icke strikt iakttagits vid flygning med sport- och segelflygplan. Överträdelserna har bestått såväl i avsteg från av ATC lämnade färdtillstånd som icke tillåten inpassering i restriktionsområde eller landning på militära flygplatser etc.

Med anledning av ovanstående får luftfartsstyrelsen hemställa att KSAK på lämpligt sätt måtte erinra anslutna klubbar om vikten av att utfärdade bestämmelser och föreskrifter lojalt iakttages.

Stockholm den 12 september 1959.

KGL LUFTFARTSSTYRELSEN

Trafikbyrån

A. Lindestam

[C. Åkerstedt

## FRIFLYGANDE SKALA

### Modellflygtävling planeras

Solna Modellflygklubb planerar att arrangera en tävling för friflygande skalamodeller i mitten av januari 1960. Med så här långt varsel hoppas man få deltagare från hela landet. Lennart Larsson, Dalvägen 56, Enebyberg, lämnar gärna närmare upplysningar. Hans bostads-telefon är 58 36 10.

Den som känner Albin Ahrenberg från hans stilistiskt utomordentliga biografi "Ett flygarliv" får intrycket av en obändig kämpe, där frisk äventyrlusta parats med kallt omdöme. Ännu vid 70 års ålder är han en friskus, som vill pröva nya vägar för sina vingar. Vid Aeroklubbens i Göteborg flyguppväsning 1958 uttryckte kapten Ahrenberg en önskan att ägna sig åt de tysta vingarnas sport och så kom det sig att vi i Segelflygsektionen bland årets elever hade glädjen och äran att räkna in även honom.

Inflygningen på segelplan (Bergfalke) gick som dans och efter några få DK-starter flög kapten Ahrenberg Bergfalken EK och senare även Olympian (vår kritvita Olympia — efter Albins debutstart i den döpt till "Albinos"). Utbildningen skedde vid en kurs på den gamla exercisheden Tånga Hed vid Vårgårda. Genom tillmötesgående från A 2, Göteborg, kunde fältundervisningen disponeras under tre veckor. De termiska



# Albin Ahrenberg tog C-diplom

föreläsningarna på denna sandhed är mycket gynnsamma. Flera goda termikflygningar på upp till 6½ timmar kunde noteras och även kapten Ahrenberg hann att få sig ett par ordentliga lyft. "Detta tilltalar mitt småländska kynne", kommenterade han med den tjuvpojksglimt, som han alltid bär på, "att få vinna höjd på det här sättet — alldeles gratis!"

Därmed är inte sagt att han inte är en generös natur — under en oföglömligt vacker weekend var medlemmar ur Segelflygsektionen inviterade till makarna Ahrenbergs vackra herrgård, Baldernäs i Dalsland. Deras enastående gästfrihet kommer vi aldrig att glömma — ej heller kapten Ahrenbergs festligt berömda minnen ur sitt rika flygarliv. Sin flygskicklighet dokumenterade han även på ett för en 70-åring ovanligt sätt — hans baklängesvolter från trampolinen ned i Laxsjön var perfekta!

Väl mött igen i termiken Albin — du den siste bland vikingar!

*Micro.*

**ALBIN AHRENBERG 70 ÅR  
DEN 27 SEPTEMBER**

På sitt smålandstorp, L:a Lötgöl, Falerum, kommer Albin Ahrenberg att tillbringa sin 70-årsdag söndagen den 27 september och inför den uppaktning som kan väntas med anled-

ning av jubileet blir nog Albin nödsakad att slakta en kär gammal ko som tilltugg.

Albin Ahrenberg bär sannerligen sina sjuttio med heder. Sedan han på flygdagen i Hultsfred den 6 september demonstrerat sina nyvunna färdigheter i segelflygning utnämndes han både till hedersledamot i Nordöstra Smålands Flygklubb och till Hederskapten i Linjeflyg. Det blev likasom en liten förövning till den stora uppaktningen den 27:e.

## Nya uppgifter för flygklubbarna

Kungl. Maj:t har föreskrivit att ersättning av statsmedel må utgå vid ianspråktagande av flygklubb tillhörigt flygplan för ledning av brandsläckning och därmed sammanhängande rekognosceringar.

Rätt att rekvirera flygplan tillkommer vederbörande brandchef (skogsbrandfogde) eller i förekommande fall dennes ställföreträdare.

Meddelande har via länsstyrelserna utgått till landets samtliga kommuner. I detta har intagits en förteckning jämte kartskiss över samtliga flygklubbar som äger behörighet att utföra ifrågasvarande uppdrag, d. v. s. innehavare av Hjälpflygtillstånd.

Rekvision av uppdrag bör enligt meddelandet ske hos närmast brandplatsen befintlig, för uppdraget behörig flygklubb.

Ersättning till flygklubben för lämnad medverkan skall utgå enligt av KSAK för skogsbrandbevakning angiven taxa.



## VÄSTKUSTRALLET BLEV EN GENOMLYCKAD FLYGARTRÄFF

Gösta Frænckels internationella Västkustrally blev en strålande framgång för initiativtagaren och arrangören och för hans flitiga medhjälpare. De flesta ekipagen kom från Sverige (10 st), men engelsmännen kom inte långt efter (8 st).

Tyskland representerades av 5 ekipage, Danmark av 3 och Frankrike, Norge och Schweiz med ett ekipage vardera.

Rallyt genomfördes planenligt i strålande väder 27—30 augusti. Routen gick över Varberg—Uddevalla—Trollhättan—Göteborg—Borås och deltagarna fick uppleva ett festligt program inte minst i Borås, där det stora äventyret avslutades med Flygdag.

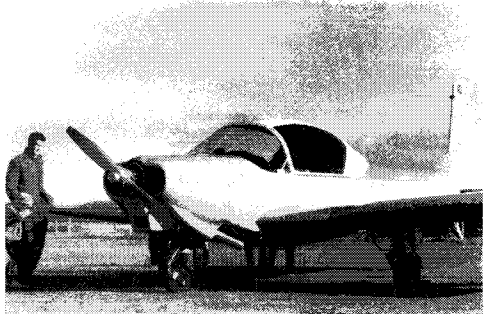


Överst: De gästande flygplanen har börjat fylla ut Varbergs-fältet. Mittbilden: Västkustrallyts initiativtagare och solige värd Gösta Frænckel. Till höger: Den internationellt välkommande gästen tillhör Bertil Brunnerup. — Det unga Sverige beundrar tysken Heinrich Hirsch's lilla ensitsiga STARK TURBULENT D. - PIAGGIO D-EDYP från Bielefeld lastar ur. - Super IV "SANCY" WASSMER -40, ett elegant franskt





*inslag, målad i årets modefärger, lila och grönt. Underst: Stormning av Varbergs fästning i och för nattvickning. - Exotiskt deltagande hade man i indiskan Mrs Driessen, som hjälps ner på Borås-fältet av Inge Böös.*





**NILS  
LUNDGREN  
TILL KSAK**

Överstelöjtnant Nils Lundgren kommer den 1 december att tillträda befattningen som chef för KSAK:s motorflygavdelning. Han är född den 4 augusti 1904 och har tjänstgjort vid Flygvapnet sedan 1925, vid avgången som stabschef vid 3:e Flygeskadern. Alltsedan Flygkompaniets dagar har sålunda Nils Lundgren haft tillfälle att följa flygets utveckling på nära håll. Hans mångsidiga kunskaper har bl a tagits i anspråk av Folkbildningsförbundet, där han under lång tid varit en av förbundets mest anlitade föreläsare med flygföredrag som specialitet. Över 800 sådana flygsinnesfrämjande föredrag har Nils Lundgren hittills hunnit med.

Under ett tiotal år har Nils Lundgren varit ordförande i KSAK:s Motorflygkommitté, han har också varit ordförande i Stockholms Flygklubb och har under 10 års ledarskap vid Riksmotorflygtävlingar och Motorflyg-SM blivit god vän med de svenska sportflygarna. Värdefulla nordiska kontakter har Nils Lundgren knutit som jurymedlem och arrangör i Nordiska Motorflygmästerskapen.

## Motorflygchefer och tekniskt ansvariga

### **GUNNAR SJÖQVIST**

Tekniskt ansvarig **T 13**  
vid **Gävlebygdens Fk**  
f: 8.8.18. MM-cert. 6  
Motorförman  
Adress: Norrlandsvägen 2, Söderhamn  
Tel: arb. 0270/143 90



### **RUNE HAGMAN**

Tekniskt ansvarig **T 14**  
vid **Varbergs Fk**  
f: 25.7.23. S-cert. 692  
Verktygsslipare  
Adress: Almers Väg 38, Varberg  
Tel: bost. 31 95, arb. Monark 62



### **BO NORÉN**

Tekniskt ansvarig **T 15**  
vid **Östersunds Fk**  
f: 23.6.28. A-cert. 2513  
Flygingenjör  
Adress: F 4, Frösön  
Tel: bost. 154 03, arb. 173 00



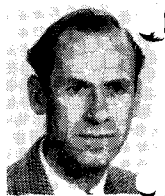
### **KURT HEIDFORS**

Tekniskt ansvarig **T 16**  
vid **Ljungbyheds Fk**  
f: 1.11.27. MM-cert. 430  
Flygplanmästare  
Adress: Vinkelgatan 6, Ljungbyhed



### **STURE NILSSON**

Motorflygchef **M 18**  
vid **Aeroklubben i Göteborg**  
f: 27.10.21. A-cert. 877  
Trafikledare  
Adress: Kopparmyntsg. 1, Göteborg V  
Tel: bost 031/45 24 99, arb. 031/62 02 70



### **GUNNAR HERMANSSON**

Motorflygchef **M 19**  
vid **Gävlebygdens Fk**  
f: 18.5.24. B-cert. 360  
Brandförman  
Adress: Brandkären, Gävle  
Tel: bost. 026/149 93, arb. 290 90



**ÅKE WINBO**Motorflygchef **M 20**vid **Varbergs Fk**

f: 21.8.27. A-cert. 1477

Motorreparatör

Adress: Kyrkogatan 33, Varberg

Tel: arb. Monark 77

**KARL-IVAR JONSSON**Motorflygchef **M 21**vid **Östersunds Fk**

f: 6.6.17. A-cert. 1451

Disponent

Adress: Prästgatan 57, Östersund

Tel: bost. 143 19, arb. 173 75

**SHORE BACKMAN**Motorflygchef **M 22**vid **Ljungbyheds Fk**

f: 5.9.17. B-cert. 764

Fanjunkare

Adress: Box 29, Kolleberga, Ljungbyhed

Tel: bost. 0435/404 37, arb. 407 00 (94)

**GÖSTA FRAENCKEL-****DIPLOMET****NR 1****UTDELAT**

Det första exemplaret av KSAK:s nya utmärkelse, Gösta Fraenckel-Diplomet, överlämnades som sig bör till Gösta Fraenckel själv under Flygdagen i Borås, Västkustrallyts höjdpunkt. Överlämnare var generalmajor Nils Söderberg, som erinrade om Gösta Fraenckels hängivna och uppoffrande arbete under årtionden till privatflygets fromma, om hans sportmannamässiga föredöme och hans insatser i det svenska privatflygets ledning.

# FLYGUTBILDNING

Du som är intresserad av utbildning för erhållande av:

PRIVATFLYGARECERTIFIKAT

TRAFIKFLYGARECERTIFIKAT AV 3 KLASS

BITRÄDANDE 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

# Segelflyglärare flög "Mucha"



SEXTON NYA  
LÄRARE  
KSAK-SKOLADE  
I SOMMAR

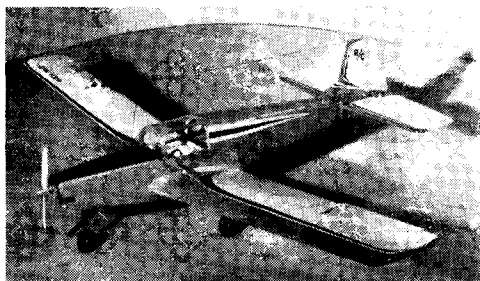
Bilden här ovan visar deltagarna i KSAK:s segelflyglärarekurs 10 maj—6 juni i år.

Längst till höger står kursledaren Lennart Ståhlfors och vid hans sida lärarna Torsten

Ekwall och Karl-Göran Klevstigh. Och så har vi de sexton eleverna:

Stående fr v: Torsten Porshagen, AKG, Ingvar Sjöberg, Västerdalarnas Fk, Runc Einarsson, Sundsvalls Fs, Lars Scherlund, Stockholms Sfk, Torsten Pettersson, Borlänge-Domnarvets Fk, Bengt Lindmark, Örebro Fk, Lars Hallin, Nyköpings Fk, Bengt Karlsson, Jönköpings Fk, Georg Stark, Uppsala Fk. Sittande fr v: Kurt Svensson, Ljungbyheds Fk, Egon Lundberg, Linköpings Fk, Bertil Nilsson, Kristianstads Fk, Erland Magnusson, Lidköpings Fk, Rune Ottosson, Karlskoga Fk, Bertil Virdung, Norrköpings Fk. Och slutligen liggande: Gunnar Carle, Borlänge-Domnarvets Fk.

## Elegant radiomodell



Utvecklingen går stadigt framåt på radiostyrningsfronten. Ännu har man inga planer på att utöka SM att omfatta multicontrol men flera svenska modellflygare har hunnit långt även i de mera exklusiva grenarna. Rolf Dilot, Aeroklubben i Malmö, har sålunda presenterat en verkligt prydlig och välflygande multimodell med 1.930 mm spännvidd och en vikt av 3,5 kg. Modellen är utrustad med 7,5 cc Torpedomotor och ett 8-kanals radiosystem typ Bramco.

Modellen har kopplade skevnings- och sid-

Kursen omfattade 228 timmar, därav 139 timmar praktisk utbildning och resten teori. 438 starter avverkades och den sammanlagda flyvtiden uppgick till 277 tim. 41 min. Man fick huvudsakligen Bergfalke II 55, men även Slingsby, Weihe och L-Spatz 55. Sex av eleverna fick till och med flyga världsmästerskapskärnan Mucha-Standard (!). De sex bildade på stående fot "Mucha-gänget" och vägrade att i fortsättningen intaga sina måltider vid sammbord som de "vanliga" eleverna. Någon skillnad får det ju vara!

roder, vilket friställt två kanaler för höjdroderrimning. Höjdrodret kan sålunda påverkas via fyra olika kanaler. Två servomotorer typ Atlas och två typ Bonner kompletterar utrustningen.

# NÄR OLYCKAN ÄR FRAMME

Från en av våra medlemmar har vi fått följande brev med försäkringsproblem:

Med anledning av att jag såsom elev råkat ut för ett flyghaveri skulle jag vilja ställa följande frågor ur allmän flygförsäkringssynpunkt.

Varför är inte en klubb, som har flygskola, skyldig att ha försäkringar som täcker haveri? Efter vad jag hört skulle en försäkring för en Piper Cub gå på 5.400:— kr/år. Det är fullt förtäligt att inte en sportflygklubb har råd med detta. Däremot föreligger försäkringstvång för tredje person. Vad händer då, om en elev under skolflygning eller utan tillstånd störtar och flyger ihjäl sig eller för att taga ett värre exempel, blir invalid för livet? De som kan ställas till ansvar är läraren, eleven och klubben. (Det skett under skolflygning torde väl klubben komma att få stå till svars. Hur många klubbar skulle klara en sådan ekonomisk katastrof (ca 200.000 kr)? Om läraren ställes till svars torde ännu mindre möjligheter föreligga.

Detta är de väsentligaste frågor som osökt trängt sig på mig i samband med mitt haveri. Detta i sin tur var föranlett av ett missförstånd av bestämmelserna för ensamflygarebevis. Själv klarade jag mig utan en skräma, men vad hade hänt om jag hade haft mera otur och flugit ihjäl mig?

Tacksam för klarläggande i en lärorik handling.

Och här följer KSAK:s svar:

Det finns ingen lag som ålägger ägare till flygplan att hålla sig med försäkring. Det är alldeles riktigt att kostnaderna oftast ställer sig för höga för en flygklubb. Den i brevet uppgivna årspremien 5.400 kronor gäller för ett flygplan i 30.000-kronorsklassen. Den obligatoriska försäkringen, som brevskrivaren åsyftar, är endast *anställd person*.

I det antagna fallet har en elev skadat sig själv, med dödsfall eller invaliditet som följd. Han kan endast ha skyddat sig genom att ha tecknat en individuell försäkring. Visserligen har många klubbar velat skydda sina elever och därför tecknat sittplatsförsäkring. På grund av klubbarnas obetydliga ekonomiska resurser är det dock i regel endast fråga om små belopp för vilka försäkringen tecknas.

Om läraren skulle ställas till ansvar kan man nog förutsätta att denne är kollektivförsäkrad i RFA på sätt som KSAK föreskrivit.

Klubben eller klubbens funktionärer kan givetvis endast ställas till ansvar om fel eller försummelse från vederbörandes sida förorsakat olyckshändelsen. KSAK har rekommenderat

klubbarna att gardera sig genom att teckna en särskild flygansvarighetsförsäkring.

Den som flyger bör alltså själv teckna liv- och olycksfallsförsäkring. Vanlig livförsäkring täcker flygning av den art som här avses, det gör däremot inte en vanlig olycksfallsförsäkring.

Varje flygklubbensfunktionär bör förvissa sig om att klubben har tecknat *särskild* ansvarighetsförsäkring, som täcker fel eller försummelse från funktionärens sida.

Till sist rekommenderar vi alla, som sysslar med flygning att läsa igenom artikeln FLYGKLUBBARNAS OCH PRIVATFLYGARNAS FÖRSÄKRINGSPROBLEM, som fanns införd i KSAK-NYTT nummer 5/58. Där finns alla dessa viktiga frågor behandlade.

---

## FÖRSÄKRINGSNYTT

Sportflygare, som flyger *endast för bibehållande av privatflygarecertifikatet*, kan teckna flygolycksfallsförsäkring till reducerade premier.

För exempelvis beloppen 10.000:— dödsfall, 20.000:— invaliditet och 10:— dagsersättning är premien för högst 30 flygdagar under ett år endast 30 % av den ordinarie premien, d. v. s. 75:—. För 10 flygdagar per år är premien 50:—.

Sportflygare med militär flygutbildning får ännu lägre premier, resp. 60:— och 40:—.

---

## MODELLFLYGFONDEN

På begäran av Modellflygstyrelsen lämnas här en redogörelse för Modellflygfondens ställning. Uppgifterna är aktuella per den 14 september 1959.

Fonden uppgick den 1 jan. i år till 7.038:28, vilken uppgift lämnades SMFF:s Riksstämman i Nyköping i våras. Under den gångna delen av året har sammanlagt 3.350:24 disponeras av SMFF (se nedan). Under samma tid har inkomsterna av modellflygarnas tävlingslicenser 1.035:00 och av modellflygklubbarnas klubblicenser 1.185:00 eller sammanlagt 2.220:00 tillkommit.

Den 14 september 1959 uppgick sålunda Modellflygfonden till 7.038:28 — 3.350:24 + 2.220:00 = 5.908:04.

Här nedan följer en redogörelse för de under året gjorda utgifterna:

Modellflygstyrelsen reseersättningar	615:70
VM-kostnader Frankrike	1.181:40
VM-kostnader Belgien	903:60
NM-kostnader Danmark	627:60
Reparation och gravyr av priser	21:94

Summa Kronor 3.350:24

# 40° CELSIUS VID VM FÖR SEGELMODELLER

Sverige kom på andra plats efter Finland vid årets VM för segelmodeller i Leopoldsburg i Belgien den 23 augusti. Tävligen var resultatmässigt den förnämsta som någonsin hållits i S-klassen med inte mindre än fem man på maximala 900 sekunder. Den svenska andraplatsen i lag är därför mycket hedrande.

Ingen av de tre svenskarna Roine Jansson, Norrtälje, Gösta Nilsson, Östersund, och Gunnar Kalén, Norrköping, lyckades göra fem max, men flög i stället desto jämnare. Roine Jansson blev sju sedan han efter fyra 3-minutersflygningar nödgades notera 2.20 i den svårflugna sista omgången, då bland annat det tjeckiska laget rasade rätt ner efter att tidigare ha legat

tvåa. Det var dock en strålände internationell debut av den unge norrtäljegrabben, som verkligen har framtiden för sig i landslagssammanhang. Gösta Nilsson flög också fyra max, men hade 1.32 i tredje perioden. Han flög bort i andra omgången men efter en mer än timplång "skallgång" under lagledaren Hans Thomanns ledning återfanns kärnan just i tid för nästa omgång. Gunnar Kalén råkade i andra omgången ut för sitt snart obligatoriska VM-missöde. Hans modell kom in i ett sjunkområde och daldade ner lika snabbt som om den hade fusat. Hans övriga flygningar gav ledigt maxtider.

Tävligen hölls på ett militärt övningsområde och på ett sandfält som blev kraftigt upphettat av solen och bidrog till de många termikflygningarna. Organisationen klaffade utomordentligt. 60 deltagare från 20 länder deltog. Bl. a. debuterade Pakistan med att få en man med till skiljeflygningen. De fem som nådde fem max var Gerry Ritz, USA, Sokolov, Ryssland, Habib, Pakistan, och finnarna Tähkäpää och Kekkonen. Av dem hade Kekkonen flugit bort sina modeller. Tähkäpääs modell skar i starten och fick bara 41 sek. och indiern Habib, som nog haft litet tur tidigare, hade bara dryga minuten i skiljeflygningen. Däremot gjorde både Ritz och Sokolov perfekta starter. Båda modellerna försvann ur sikte på hög höjd och det blev en tidsagarhistoria, som gav Ritz segern med 401 sek. medan ryssen hade en halvminut sämre. Vem som i verkligheten hade bästa tiden är omöjligt att säga.

Ritz hade en typisk lugnvädersmodell med stor spännvidd och lång momentarm. Svenskarnas placeringar blev 7) Roine Jansson, 860 sek.; 11) Gösta Nilsson, 812 sek.; 23) Gunnar Kalén, 761 sek.

I lagtävlingen kom Holland på tredje plats och Italien på fjärde. Öststaterna, som dominerade så stort vid 1957 års VM, fick nöja sig med blygsammare placeringar den här gången. Andan i det svenska laget var fin och lagledaren Thomann jobbade föredömligt och har stor andel i framgången.

Gösta Nilsson.

## SM I LINSTYRNING

### RESULTATLISTA

Speed:	Km/tim
1. Måns Hagberg, Nimbus	192
2. Ove Kjellberg, Solna MSK	176
3. Kjell Rosenlund, Nimbus	139

Stunt:	Poäng
1. Jesper von Segebaden, Solna MSK	900
2. Erik Björnwall, Umeå FK	634
3. Lars Eriksson, Sandv. (mfk Hobby)	540
4. Christer Söderberg, ÖSFK	201

Team-Racing:	Final	Förs.-heat
1. K. Rosenlund, Nimbus	5,13	5,13
2. K.-R. Pettersson, ÖSFK	7,35	5,34
3. E. Björnwall, Umeå FK		5,50
4. C. Söderberg, ÖSFK		5,51
5. B. Winkler, Solna MSK		5,54
6. L. Wählin, ÖSFK		6,01
7. L. Jacobsson, Örnarna		6,23
8. I. Nordin, ÖSFK		6,32
9. L. Torngren, Aerospeed		6,48

Lagsegern vanns av Solna MSK genom von Segebaden (1:a i stunt), Kjellberg (2:a i speed) och Winkler (5:a i team-racing).

Resultat av combattävlingen 13 9:

1. R. Nilsson, Orion, Stockholm
2. G. Andersson, Umeå FK

### RESULTAT:

Lag: 1) Finland, 2.621; 2) Sverige, 2.435; 3) Nederländerna, 2.378; 4) Italien, 2.369; 5) USA, 2.298; 6) Österrike, 2.285; 7) Tjeckoslovakien, 2.264; 8) Ryssland, 2.240; 9) Pakistan, 2.198; 10) Jugoslavien, 2.195; 11) Danmark, 2.184; 12) Ungern, 2.155; 13) Storbritannien, 2.146; 14) Canada, 2.027; 15) Belgien, 2.026; 16) Frankrike, 1.884; 17) Nya Zeeland, 1.848; 18) Schweiz, 1.841; 19) Tyskland, 1.820; 20) Israel, 1.801.

# NORDISKA MODELLFLYGAREPOKALEN

## ÅTERUPPSATT

### TILL FINLANDS FLYGFÖRBUND EFTER LAGSEGER I NORDISKA MÄSTERSKAPEN

#### Resultatlista

#### Segelmodeller (A 2):

1)	Sune Westerholm, Finland	180	180	180	180	180	900
2)	Pentti Ella, Finland	180	175	180	180	180	895
3)	Børge Hansen, Danmark	180	106	180	162	180	808
4)	Markku Tähkäpää, Finland	180	180	50	180	180	770
5)	Poul Christensen, Danmark	180	180	80	130	180	750
6)	Hans Hansen, Danmark	106	180	45	180	180	691
7)	Per Nilsson, Sverige	180	111	33	180	180	684
8)	Nils Lundberg, Sverige	180	114	180	171	36	681
9)	Tore Hansson, Sverige	152	60	180	104	180	676
10)	Arne Simonsen, Norge	65	180	35	180	180	640
11)	Kjell Nysæther, Norge	80	40	150	163	180	613
12)	Erik Korslund jr, Norge	79	51	21	67	113	331

#### Gummimotormodeller (C 3):

1)	Seppo Takko, Finland	180	180	180	180	180	900
2)	Asko Kekkonen, Finland	180	180	180	175	156	871
3)	Uno Axelsson, Sverige	180	180	180	135	169	844
4)	Erik Nienstædt, Danmark	116	180	180	180	180	836
5)	Ragnar Åhman, Sverige	180	180	180	109	180	829
6)	Poul Højholdt, Danmark	180	159	117	180	180	816
7)	Anders Håkansson, Sverige	180	180	180	180	63	783
8)	Seppo Pohjola, Finland	180	180	93	180	91	724
9)	Oyvind Grenne, Norge	134	180	101	74	156	645
10)	Arne Simonsen, Norge	120	66	180	79	180	625
11)	Kjeld Kongsberg, Danmark	180	28	58	110	140	516
12)	Vidar Wien, Norge	22	167	44	62	180	475

#### Gasmotormodeller (D 1):

1)	Gudbrand Dalseg, Norge	180	180	180	180	180	900
2)	Ossi Niemi, Finland	180	178	180	180	132	850
3)	Osmo Niemi, Finland	180	180	122	180	175	837
4)	Seppo Nurminen, Finland	180	180	180	180	86	806
5)	Torbjörn Johannessen, Norge	120	180	180	180	105	765
6)	Rolf Hagel, Sverige	180	119	146	180	129	754
7)	Arvid Karlsson, Sverige	180	93	72	180	180	705
8)	Rune Olsson, Sverige	180	180	123	105	56	644
9)	Hans Schjøtt Sørensen, Danmark	120	31	180	180	37	548
10)	Birger Bulukin, Norge	131	180	51	77	75	514
11)	Niels Chr. Christensen, Danmark	80	87	69	160	69	465
12)	Chr. Schwartzbach, Danmark	160	180	0	0	0	340

#### Lagresultat:

A 2: Finland	2.565	C 3: Finland	2.495	D 1: Finland	2.493	Totalt: Finland	7.553
Danmark	2.249	Sverige	2.456	Sverige	2.103	Sverige	6.600
Sverige	2.041	Danmark	2.168	Norge	2.179	Danmark	5.770
Norge	1.584	Norge	1.745	Danmark	1.353	Norge	5.508

## TILL SALU

### AUSTER MARK V

m. ny klädsel. Gångtid efter översyn 600 tim. Lycoming-motor gångtid 600 tim. Startmotor, generator, extra ljuddämpare och Avia radio. — Aeroklubben i Göteborg, **Göteborg Flyg**. Tel. 031/62 02 70.

### PROPELLER Sk-12

typ SH, tillv. CVM 1950, säljes. Eskilstuna Fk, Box 53, Eskilstuna.

### MOSWEY III, KRANICH

med fasta hjul samt

### GRUNAU BABY II A

utan bromsar säljes. Närmare upplysningar genom Ing. Olle Berg, Fyrskjeppsvägen 58, Johanneshov. Tel. Stockholm 59 11 70.

### FLYGANDE VINGE TYP FAUVELL AV-36 MONOBLOC

Ensisigt högvärdigt segelflygplan byggt år 1959. Obetydligt flugen. I skick som ny. Prestanda jämförbara med DFS Olympia. Svar till S. Engström, Bokbindarvägen 28, Hägersten.

### FLOTTÖRER

med kompl. ställ för 4-sits. Fairchild el. flygplan i samma storleksklass.

Flottörerna äro i skick som nya. Typ NF 1330.

Tord Anderssons Aero AB, Box 626, Falun 4. Tel. 160.

### TIGER MOTH

nedmonterad. Tel. Tumba (0753) 441 61.

## ÖNSKAS KÖPA

### CUB ELLER LIKANDE flygplan köpes av **Borås Flygklubbs motorsektion.**

c/o Lars Lundgren, Österlånggatan 45, Borås.

### 2-4-SITSIGT FLYGPLAN

Svar med sedvanliga specifikationer till S. Ivarsson, Kapellvägen 54, Finspong. Tel. 23 03.

## WENTZEL- POKALEN

Wentzel-pokalen kördes den 6 september för sjätte året i följd på Opefältet med Östersunds FK som arrangör. Tävlingen, som enbart omfattar "småklasserna" S1, G1 och F1, hade samlat 49 startande. I vardera klassen tävlar man om ett vandringspris skänkt av fabriker Sven Wentzel.

### Resultat:

S1: 1) Gösta Nilsson, Östersunds FK, 522 sek.; 2) Lenhart Lindh, MFK Skvadern, Sundsbruk, 515; 3) Arne Berglin, MFK Vråken, Myrviken, 486.

G1: 1) Helge Wannberg, NÄFK, Örnsköldsvik, 665 sek.; 2) Sven Erik Pira, Strömsunds MFK, 497; 3) Sten Uno Färnlöf, Strömsunds MFK, 483.

F1: 1) Sverker Pira, Strömsunds MFK, 441 sek.; 2) Ingemar Alm, MFK Skvadern, Sundsbruk, 294; 3) Lars Tjernström, NÄFK, Örnsköldsvik, 248.

## SEA BEE

köpes

Tord Anderssons Aero AB, Box 626, Falun 4. Tel. 160.

### LANDSKRONA FLYGKLUBB

önskar köpa följande material:

**1 st. Babyfalkvinge** (höge)

**1 st. Kranichvinge** (höge)

Hänvändelse till Landskrona Fkl, Box 92, Landskrona.

## INSTRUKTÖRER

### MODELLFLYG- INSTRUKTÖR

sökes att leda modellflyggrupp i Stockholm. Ring Ing. G. H. Dérantz, KSAK för närmare upplysningar. Tel. 23 23 65.



September 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.