

## ALBIN AHRENBERG HÖGTIDSHYLLAD

Uppvaktingarna för 70-årige flygveteranen blev ovationsartade då han prydd med sitt nyförvärvade C-diplom tog emot flygarvänner från när och fjärran på sitt smålandstorp i Fågelum. Albin Ahrenberg var djupt rörd, när han av generalmajor Nils Söderberg dekorerades med KSAK:s högsta utmärkelse, guldmedaljen med vingar, för personlig flygarbragd.

KSAK-NYTT räcker inte till för ett fullständigt referat från Albin-hyllningarna, men vi kan inte neka oss nöjet att återge den paradmarsch som grannen Gustav Carlsson dagen till ära nedtecknade och föredrog till Evert Taubes välkända tongångar:

### Kapten Ahrenbergs paradmarsch

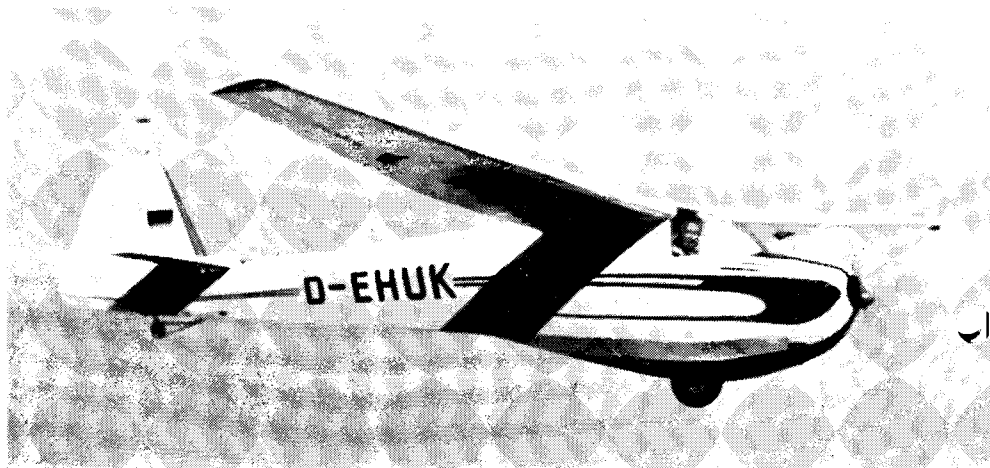
Här kommer Albin Ahrenberg, en viking hård  
och djärv.

Stolt som en örn, högt i det blå  
flyger han utan propeller.

Än har den gamle flygaren kontroll på varje  
nerv.

Ja han är fin,  
någon bensin  
behöver han ej heller.

O, bugen er I flygare så djupt på högtidsda'n,  
och ställen er på sidorna, släpp fram den  
veteran,



som ärorika bragder gjort i flygets barndomsår.  
Högt i det blå lever han om, sin ungdom vid  
sjutti år.

Här jagar Albin Ahrenberg, i småländsk  
kronoskog.

Här känner han sig ung igen.  
Än svallar vikingablodet.

Och hövdingen till sina män han talar visa ord:

"Hej, om ni vill,  
säg bara till,  
så går vi hem till torpet."

O, bugen er I jägare och vapenföra män,  
och ställ er här på sidorna, giv plats för  
hövdingen,  
som efter många äventyr till sist gjort  
strandhugg här  
sedan han gjort livsverk så stort som luftfartens  
pionjär.

Kaptenen som av kungen själv befordrad blev  
en gång.

Ja tänk vad han är glad ibland,  
här i sin jägarstuga.

Här vaknar barndomsminnena: När stugan blev  
för trång,

gick han till sjöss,  
och sa' adjöss,  
till far och mor i stugan.

O, bugen er I ättlingar av gammal frejdad stam  
och ställ er här på sidorna, en man här träder  
fram,

som seglade och flög och högt mot årens  
höjder steg,  
skeppsgossen som när han blev man, blev  
kungens officer.

## ALLEBERGSSKOLAN får första motorseglaren

Tempo AB har beslutat anskaffa ett exemplar  
av Scheibes Motor-Spatz, som i reklamsyfte  
kommer att överlämnas till KSAK och station-  
neras på Älleberg.

Tillgången till denna motorseglare, den första  
i landet, kommer att ge segelflygarna, bl a  
F-flygarna på Älleberg, tillfälle att grundligt  
lära känna motorseglarens användbarhet under  
skilda förhållanden.

Motor-Spatzen är först och främst ett gott  
segelflygplan. Sjunkhastigheten med stillastå-  
ende propeller är 0,9 m/sek och man räknar  
med att glidtalet i det närmaste kommer upp  
till Olympians.

Brändl-motorn, en 2-cyl, 2-takts boxer-mo-  
på 21 hkr, är försedd med självstart och medger  
start på en rullsträcka av 100—120 m. Flyg-  
höjden efter 600 m från stillastående start upp-  
ges till 40 m. Stigtiden till 300 m är 3 min och  
stighastigheten ca 1,5 m/sek. Motortopphöjden  
är 4000 m. Tanken rymmer 13 lit, d v s brä-  
för nära 2 tim motortid.

## STYRELSEN SAMMANTRÄDER

KSAK-styrelsen har kallats att sammanträda  
i Stockholm, KSAK:s lokaler, fredagen den 27  
november för att behandla 1960 års budget och  
andra aktuella ärenden.

# ETT FLYGAR ÖDE

## Uppsalabo flög amatörbyggt på 30-talet

I dessa dagar när Jodelen amatörbyggs på olika håll i vårt land går tanken gärna tillbaka till de pionjärer som med betydligt blygsamma-re resurser byggde sina egna flygplan för så där en 35 år sedan. En av dessa, nuvarande över-ingenjören H. Bertler på SAAB, fick sitt amatörbygge av år 1923 "Planet Pettson" presenterat i SAAB:s firmatidning "Vips" i våras.

I ett senare nummer av "Vips" har Drakens konstruktör, civilingenjören Gösta Bratt berättat om "Planet Pettson's" vidare öden sedan ingenjör Bertler slutat flyga planet 1924.

ingenjör Bratt berättar hur han som 14-årig pojke i Uppsala gjorde sina första lärospår inom flyget tillsammans med detta flygplan, som i maj 1931 köptes av en 26-årig yngling i Uppsala vid namn Gösta Gustafsson.

Med förf:s benägna tillstånd återger vi här hans artikel.

### Fågel Fenix för flygpionjär i Uppsala

Gösta Gustafsson är Uppsalas flygpionjär nummer ett och detta flygplan är även det första, som varit hemmahörande i Uppsala. Den flygperiod, som Gösta Gustafsson genomförde tillsammans med detta flygplan under åren 1931 t. o. m. 1936, är ganska märklig, emedan den visar att det gick att åstadkomma hundratal timmars flygning med nollresurser och med grejor som inte alltid var de allra bästa. Att detta över huvud taget var möjligt berodde på att Gustafsson utvecklade en energi och en företagsamhet långt utöver det vanliga. Han var vid den tiden anställd som biträde vid en sportaffär i Uppsala och var dessutom mycket aktiv idrottsman, medlem i Uppsala Simsällskap och Idrottsföreningen Thor, där han var aktiv orienterare. Dessutom skicklig fotograf och in-

## Jul- och Nyårskorten klara!

KSAK:s medlemmar kan nu rekvirera de eleganta jul- och nyårskorten med KSAK-emblemet i blått ståltryck på dubbelvikt kartong.

Korten kan inköpas på vårt sekretariat eller rekquireras att sändas mot postförskott.

O förändrat pris:

per sats om 10 kort med kuvert . . . . 2: 50

per sats om 25 kort med kuvert . . . . 5: —



**KSAK, MALMSKILLNADSGATAN 27, STOCKHOLM C**

**Telefon: 23 23 65 0900—1630, lörd 0900—1300**

tresserad jägare. Han gjorde sin värnplikt på Malmslätt några år tidigare och blev där upp-tänd av önskan att själv lära sig flyga.

### I befintligt skick för 400 kronor

Det hela började med att Gösta Gustafsson en dag i maj 1931 besökte dåvarande flygvapnets lilla förläggning vid Barkarby utanför Stockholm. Han fick då se en flygkropp upphissad i taket i en av hangarerna och utanför mot skogssidan stod två tillhörande vingar utsatta för väder och vind. Flygplanet tillhörde en ingenjör på ASJA fick han veta, och så småningom kom han i kontakt med ingenjör Bertler och övertog flygplanet i befintligt skick för 400 kronor.

Nu började en tid av frenetiskt nattarbete för Gösta Gustafsson. Till en början gällde det att skaffa en ny motor. Den gamla Hacke-motorn var nämligen inte funktionsduglig. Inte heller gick det att få reservdelar eller att få den reparerad hos tillverkaren. Flygplanet i övrigt var i ett relativt gott skick, men vingarna fordrade omklädnad och kroppen en genomgång av beslag, styrinrättning m. m. Att skaffa en ny motor och installera den var inte lätt för en yngling, vars enda erfarenhet bestod av att han som skrivbiträde lumpat på Malmens flygkompani. Göstas gode vän, den för Linköpings Flygklubb välkände "Syrak" Georg Holmberg, fick emellertid höra talas om att det i Göteborg fanns en femcylindrig Siemensmotor på 58 hk, som skulle kunna vara lämplig. Gösta lyckades förvärva motorn för en kostnad av likaledes 400 kronor.

Motorfundamentet till den nya motorn var emellertid en svår nöt att knäcka. Därmed fick han dock hjälp av ingenjör Bertler, som anvisade i princip hur det skulle göras. En duktig svetsare i Uppsala lyckades med hjälp av vanliga cykelrör från Nymans Verkstäder sätta ihop ett hyggligt motorfundament och någon gång i början på 1932 satt motorn på plats. Ny propeller behövdes för den starkare motorn och denna beställdes från Heine-fabriken i Tyskland.

På Luftfartsstyrelsen hade man vid denna tidpunkt börjat med den alltjämt pågående in-registreringsserien SE- plus tre bokstäver. Detta flygplan fick registreringsboksnummerna SE-ADD. Gösta Gustafsson kunde ju själv inte flyga utan avsikten med flygplanet var att han skulle lära sig flyga. Genom idrottsvänner blev han sammanförd med dåvarande furiren, nuvarande majoren Wellam Nisbeth, som åtog sig att provflyga planet.

### 350 m flygfält

Den 3 april 1932 var kärnan klar. Den första flygningen skulle äga rum på den lilla av staden ägda delen av dåvarande artillerifältet utanför Uppsala. Där hade Gösta uppfört ett litet skjul, som rymde flygplanet då vingarna var hopfällda. Själva "flygfältet" mätte inte mer än 150×350 m och i öster var höga träd, som var ytterst besvärliga att flyga över. Wellam Nisbeth satte sig i flygplanet och rullade litet försiktigt, drog på gas och steg så det var en fröjd att se det. Denna flygning följdes av många fler än Wellam Nisbeth och Gösta Gustafsson, som nu omedelbart började sin flyg-träning.

Kärnan blev även besiktigad av luftfartsinspektör Ångström, som var ytterst välvillig och förstående.

Personligen hade jag som pojke den stora för-månen att vara med Gösta Gustafsson som m-hjälpare och supporter genom åren. Jag fick hjälpa till med litet av varje, springa ärenden, torka olja, göra rent och städa och allteftersom flygningarna och arbetet framskred fick jag även följa med upp i luften. Det väsentligaste som hände för min del, var emellertid att jag blev besmittad av det överskott på flygceller, som Gösta Gustafsson var behäftad med. En besmittning som ger sig till känna än idag.

Så småningom blev Gösta mogen för sina första ensamflygningar. Artillerifältet var för litet och övningarna fick förläggas till Barkarby. En kväll i juni då Gösta höll på att göra landningsövningar på Barkarby, kom ett litet vindkast från sidan och flygplanet, som var mycket känsligt härför, ändrade riktning i ut-rullningen och körde på en bensinpump, så att ena vingens frambalk gick av. Det var inget annat att göra än att montera ned flygplanet. Vingarna lastades på en upplånad lastbil och forslades iväg hem till skjulet vid fältet i Uppsala.

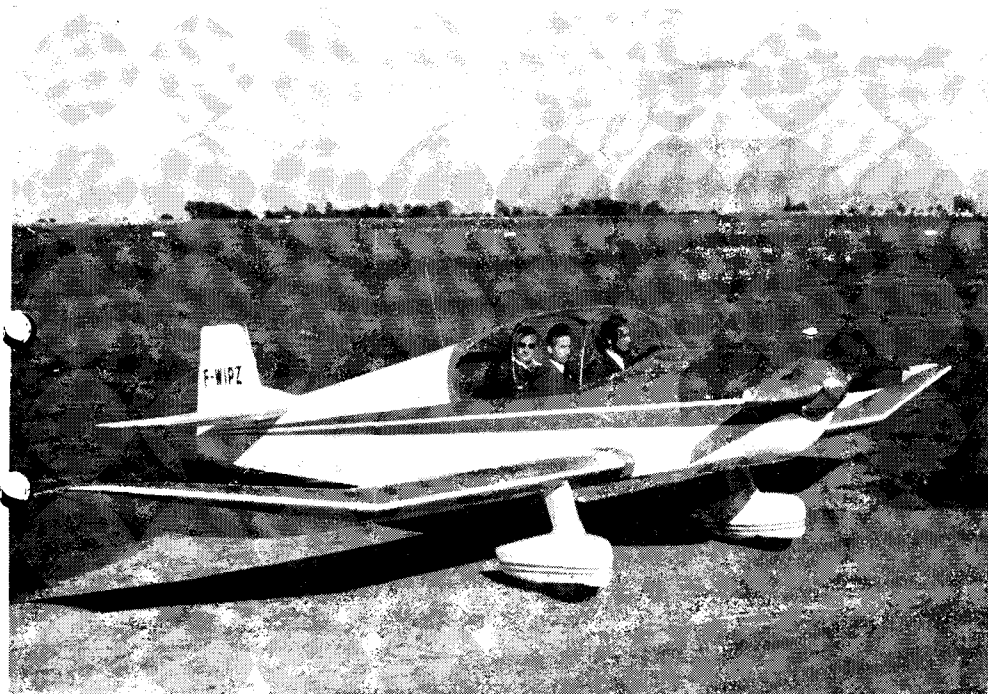
### Vingarna brann upp

Där började nu ett reparationsarbete, där den ena vingen fick vara mönster för den andra. En kväll, när Gösta var på väg därifrån kom det bud till honom att skjulet stod i ljusan låga. Han återvände och kom lagom för att få se skjul och vingar som en rykande askhög.

En mindre brandförsäkring på flygplanet visade sig vara giltig och gav några tusenlappar för skjulet och vingarna.

Men var få tag i nya vingar?

Genom ingenjör Bertlers förmedling kom han i kontakt med ingenjör Bo Wedrup, som tidigare varit konstruktör vid Svenska Aero. Denne



## Jodel DR 105 Ambassadeur och Jodel D 140 Mosquetaire

### *Ambassadeur 1960*

3-sitsig

100 hkr Continental O-200

Marschfart 195 km/t

Flygtid 6 tim

Pris 32.600: —

### *Mosquetaire*

4-sitsig

180 hkr Lycoming O-360 A

Marschfart 230 km/t

Flygtid 6 tim

Pris 54.000: —

**Tillverkare:**

**Société Aéronautique Normande**  
**BERNAY · FRANKRIKE**

åtog sig att rita nya vingar efter anvisningar av ingenjör Bertler. Ingenjör Wedrup flyttade till Uppsala och till att börja med in i Göstas eget rum hemma hos pappa och mamma Gustafsson och själv fick Gösta flytta ut i köket. På golvet drog Wedrup upp riktlinjer för vingarna. Profilen var en standardprofil, som är fullt användbar än idag, och så småningom kunde Gustafsson resa till luftfartsinspektör Ångström, vilken godkände planerna.

Sedan hyrdes en del av en snickeriverkstad, där det under hösten 1932 byggdes ett par nya vingar. En snickare från snickerifabriken hjälpte till med den besvärliga balklimningen och sedan hjälpte vänner och bekanta till med att limma spryglar. Vingprofilen var tyvärr inte konstant längs vingens spännvidd med följd att alla spryglarna var olika. Detta försvårade ombyggnaden i oerhört hög grad.

För min egen del medverkade jag vid snickerifabriken praktiskt taget varje kväll samt varje lördag och söndag hela den hösten. Läxläsningen fick komma i andra hand. När flygplanet så småningom monterades samman fick jag, fastän jag var gängets yngste medlem, förtroendet att efter en med enkla hjälpmedel utförd vägning bestämma flygplanet's tyngdpunktsläge i såväl höjddel som längdled.

### Tog certifikat med egna planet

I januari 1933 gjordes första flygningen, återigen med Wellam Nisbeth vid spakarna. I maj samma år gjorde Gösta Gustafsson sina certifikatprov. Han hade då hållit på i två år för att uppnå detta resultat. Härefter gjorde han en flygning till ASJA och Malmslätt och där passade vännen Georg Holmberg på att ta certifikat på hans flygplan.

När Gösta efter några dagar, en söndagsmorgon, skulle flyga hem, upptäckte han att det var en spricka i motorfundamentet. Vad gör man då? Jo, ASJA var rätta platsen för att få en sak lagad även en söndagsmorgon. Motorn lyftes ur. En svetsare purrades och kom ut med grejorna och svetsades ihop sprickan och kl. 11 satt motorn på plats och kl. 12 var Gösta åter i luften på väg mot Stockholm.

Han behövde nu ett ordentligt motorfundament. Ur en kasserad kvaddad Fokker på Barkaby sågade han ut några lämpliga rör och tog med sig dem till Uppsala, där ett nytt motorfundament svetsades till.

### Krasch efter omkastad skevning

Fältsvårigheter uppstod hösten 1933 och ett uppehåll gjordes ända till våren 34. Vid insplittingsning av nya skevroderlinor råkade dessa bli

korskopplade så att omvänd skevroderverkan uppstod. Detta är en malör, som har hänt andra i betydligt större sammanhang. Tyvärr upptäckte inte Gösta förrän han just kom upp i luften att skevningen var bakvänd och en vindpust resulterade i en vertikalsväng varefter flygplanet gick rätt ned i backen. Personligen stod jag på landsvägen intill fältet och såg smällen, som dock ej blev kraftigare än att Gösta fick en rejäl bula på näsan. Flygplanet blev värre åtgånget. Landstället hade vikt sig, propellern var sönder, en vingspetsen var avslagen och vingstöttorna var delvis krökta.

Detta hände långfredagen 1934. De flesta hade väl givit upp efter sådana motigheter, men inte Gösta Gustafsson. Han satte igång att reparera flygplanet. Hans resurser var som jag tidigare sagt små. Under faderns sjukdom hade han fått rycka in som tillfällig droskchaufför för att hålla igång verksamheten. Intill droskstationen pågick reparationsarbetet under presenning. Flygplanet blev flygklart igen i slutet på augusti 1934 och därefter följde en hel del trevliga flygningar. Tyvärr inträffade emellertid ett nytt haveri. En dag då Gösta Gustafsson tillsammans med sin gode vän och kamrat konstnären Olov Sundeman kom in för landning över den svåra masken vid Akademiska sjukhuset fick han ett vindkast, som ändrade kursen på flygplanet. Han stöttade något med gas, fick för hög fart framåt och åkte rätt emot den norra trädraden, som var ganska hög. Flygplanet gick runt och blev liggande på rygg. Gösta klarade sig helskinnad, men för Olle Sundeman lossnade några tänder.

### Ny kvaddning på marken

Det var för Gösta Gustafsson att börja reparera på nytt under presenningen. Denna gång tog det hela vintern. Skadorna på flygplanet omfattade propeller, landställ, vingstöttor och en vinge. Flygplanet blev flygklart i maj 1935 och då det ej fanns något fält tillgängligt i Uppsala flögs det över till Barkarby. En dag slet en extremt kraftig stormby flygplanet ur dess förtöjningar och kastade det upp i skogen, så att bakkroppen slogs av. Där flygplanet kvaddat uppe i skogen utan att någon ens hade fått flyga med det.

Men det var Gösta Gustafsson, som ågde flygplanet, och därför blev det lagat igen. Han monterade ned spillrorna, forslade över dem till Uppsala, riggade upp det hela under presenningen och fick flygplanet återigen lagat och klart.

Vad det innebär av uppoffringar och hårt arbete att ställa iordning ett flygplan under de förutsättningarna, vet endast den, som själv har gjort det eller har följt ett sådant arbete.

Efter denna reparation blev flygplanet klart först hösten 1935. På grund av sin fars död och sedan Gustafsson fått ny anställning i Falun, slutade han flygverksamheten i Uppsala och sålde flygplanet våren 1936 till en stockholms- yngling. Denne flög över flygplanet till Brommafältet som just tagits i bruk. I hans ägo gjordes på ett tidigt stadium en felkoppling på tryck- och returledning till smörjsystemet i motorn med följd att denna skar. Därefter kom flygplanet aldrig i luften. Det såldes visserligen till en annan flygintresserad uppe i Dalarna, men emellertid aldrig fick det flygbart igen.

### Okuvlig flyglängtan

Gösta Gustafssons okuvliga längtan att få flyga kan vara en tankeställare för dagens ungdom, som kan få stipendium, billiga flygktioner och förstklassig hjälp på alla sätt och vis. Dessa möjligheter fanns inte på 30-talet.

Gösta Gustafssons fortsatta historia är också väl värd att nämnas i detta sammanhang. Han kunde givetvis inte hålla sig borta från flygningen och lyckades så småningom anskaffa en engelsk Puss Moth. Denna maskin var i tämligen dåligt skick. Gösta ställde den emellertid i ordning under loppet av ett halvt år och hade sedan en förstklassig Puss Moth. Emellertid var det svårt att finansiera flygningarna. Gösta Gustafsson, som då var något skuldsatt på flygplanet blev tvungen att sälja det sommaren 1939. Detta var stor otur för honom ty kriget medförde ett ekonomiskt uppsving för det tyngande civilflyget och gav möjligheter att även med små resurser genom mållflygningen få flygverksamhet ekonomiskt lönande.

Gösta Gustafsson, som hade både flygcertifikat och mekanikercertifikat, fick sedermera utbildning vid Skandinaviska Aero i Norrtälje, men han till att börja med var mekaniker och sedan även flygare. Först 1940 kom han så långt

### HJÄLPFONDEN UTDELAR

Ansökan om bidrag från Svenska Flygares Riksförbunds Hjälpfond, vilken förvaltas av KSAK, skall vara KSAK tillhanda före den 1 december. Ansökan skall åtföljas av åldersbetyg och intyg som styrker behovet av understöd.

Bidrag kan utgå till:

a) flygare som blivit berövade sina existensmöjligheter eller fått sin arbetsförmåga väsentligt nedsatt under i första hand yrkesutövning såsom flygare (medlem i flygplanbesättning, flygmekaniker), samt

b) änka, minderåriga barn (intill fyllda 16 år) och föräldrar till omkommen flygare enligt mom. a) ovan, vilka till sin försörjning varit beroende av den avlidne.

att han fick sitt trafikcertifikat och flög då mållflygningar i Sundsvall åt firman.

År 1941 drabbades han av en begynnande ögonsjukdom, som ledde till att han måste sluta flyga. Han kunde då arbeta som mekaniker och besiktningsman inom företaget i några år, men ögonen försämrades undan för undan och detta omöjliggjorde så småningom hans arbete inom flygverksamheten. Sedan några år tillbaka är han helt blind. Detta är ett hårt öde, särskilt som Gösta Gustafsson var en man som förstod att använda sina ögon. Men den okuvliga energi och framåtanda, som han har, kommer väl till pass nu när han skall anpassa sig till en ny livsföring. Det är även en källa till glädje för honom att kunna tänka tillbaka på arbetsamma men roliga åren tillsammans med flygplanet SE-ADD i Uppsala på 1930-talet.

### Vill Du ge Gösta Gustafsson ett handtag!

Hans enda inkomstmöjlighet är numera korgflätning och KSAK vill föreslå att Du som läst ingenjör Bratts artikel bidrar till en flygarnas julgåva åt den "gamle" pionjären.

Sätt in ett valfritt belopp på KSAK:s postgiro 55570 före den 10 december och skriv "Planet Pettson" på kupongen. Beloppen kommer att redovisas i KSAK-NYTT och överlämnas till Gösta Gustafsson tillsammans med KSAK:s eget bidrag. — Ge för säkerhets skull Ditt bidrag redan idag!

# ELDDOP FÖR SKOGSBRANDFLYGET

Skogsbrand vid Tranås  
avvärjdes av flygare  
Meddelande på påsar



Så lång och varm och regnfri sommar som den gångna har ej förekommit i mannaminne. Från mitten av maj till mitten av september föll knappast något regn. Skogarna var torra som fnöske och röda hanen stod hela tiden på lur. De klubbar som skötte flygbrandbevakningen sattes därför på hårda prov, särskilt Sundsvalls Flyg Sällskap, som var med för första gången och som ganska brådstörtat fick kasta sig i leken när torkan satte in betydligt tidigare än någon räknat med.

Bevakningssäsongen som i allmänhet brukar ha en varaktighet av 90—100 dagar var i år inte mindre än 130 dagar. Under nästan hela denna tid har brandrisken varit mycket hög, vilket krävt en mycket intensiv bevakning, varom följande siffror talar:

Antalet engagerade flygplan	▼
„ flygförare	137
„ flygdagar (i genomsnitt per län)	107
„ flygtimmar	4.755
„ upptäckta bränder	508

Inom det flygbevakade området har ingen katastrofbrand inträffat, och ingen brand av större omfattning inträffat.

Årets verksamhet ha givit klart belägg för flygbevakningens överlägsenhet över tornbevakning.

## TIPS FÖR CONTINENTALÄGARE

Continental Motors Corp. har utgivit ett 30-tal publikationer, som kan vara av intresse för dem som äger Continental-motorer.

*Maintenance and Overhaul Manuals* innehåller skötsel- och renoveringsföreskrifter liksom alla data över resp. motorer.

*Parts Catalog* innehåller sprängskisser med beställningsnummer för reservdelarna.

*Operators Hand-Book* innehåller anvisningar för ägaren, om hur motorn skall köras och skötas samt olika data, som kan vara av värde för den enskilde ägaren.

Samtliga böcker kan anskaffas hos generalagenten, Duells Aero i Göteborg. Priserna varierar från 1: 50 till 60: —, beroende på vilken publikation som avses och för vilken motortyp den är uppgjord.

## Följande tillägg införes i KSAK:s Normalstadgar för flygklubb, § 4.

Vid ordinarie årsmöte skall utöver vad tidigare är stadgat följande ärenden förekomma:

Utseende av ombud till KSAK:s årsmöte (se KSAK:s stadgar § 4).

Utseende av kandidat att uppsättas på förslag till inval i KSAK:s styrelse.

*Ann.* Enligt rekommendation av KSAK:s årsmöte (mars 1959) bör anslutna klubbar avhålla sina årsmöten i god tid före KSAK:s årsmöte (slutet av mars) för att till detta kunna utse ombud, insända förslag betr styrelseledamöter samt klubb- rapport med aktuella uppgifter.

## JÄTTERALLY DUBBLERAS 1960

### EUROPEAN AIR TOUR OF THE FAI 1960

FAI rapporterar att årets AIR TOUR blev en så stor framgång att man räknar med utökad program för nästa år. Det blir en nord-europeisk route, som beräknas starta i något av de nordeuropeiska länderna, ev. i Köpenhamn, med målet i Paris och en sydeuropeisk route, som slingrar sig genom Sydeuropa från Paris till Barcelona, dit man väntas anlända lagom att vara med på FAI:s generalkonferens. ▼

Tider, router och program är ännu inte ens preliminärt klara. FAI väddar emellertid till sina anslutna aeroklubbar att förbereda frågan om deltagande.

KSAK väddar därför till var och en som önskar deltaga, om förutsättningarna blir gynnsamma, att redan nu meddela sitt intresse, så att vi i vår tur för förvarna FAI om ett ev svenskt deltagande.



# Modellflygnytt från FAI

Efter några års bortovaro var Sverige åter representerat i CIAM, den internationella modellflygkommissionen, när den samlades till sitt årliga Paris-möte den 24 oktober.

I konferensen deltog delegater från 16 länder: A Roussel (president), H J Meier (Tyskland), M Bienvenu (Belgien), J Sladovnik och S Jenikov (Tjeckoslovakien), J A Goñi (Spanien), R Nichols och W Good (USA), J Jääskelä (Finland), J Desnoës (Frankrike), H Nichols och R Gosling (Storbritannien), R Beck (Ungern), G Barthel (Italien), J Sheppard (Nya Zeeland), A L Ponjée (Nederländerna), A Trzcinski (Polen), S Siluanov (Ryssland), G H Déranz (Sverige), A Degen (Schweiz) samt H P-Gillman (FAI).

Som väntat blev det de "färdiga" FAI-reglerna som tog större delen av det två heldagar långa programmet i anspråk — och ändå räckte tiden inte till. En lång rad anmärkningar måste

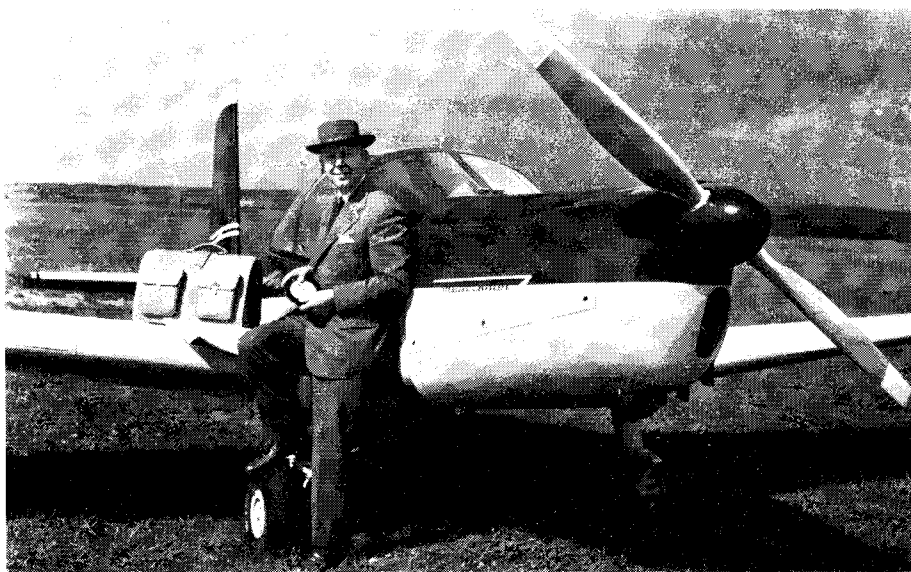
behandlas skriftligen för att slutbehandlas vid nästa möte.

I KSAK-NYTT ryms tyvärr inte det fullständiga referatet från den intressanta konferensen, men vi skall försöka koncentrera oss till några av de viktigaste besluten.

## *Engelspråkig regelupplaga anskaffas genom KSAK*

Först kanske vi skall tala om, att FAI-reglerna nu är tryckta. De svenska modellflygare som är intresserade av att skaffa sig en originalupplaga på engelska språket bör sända KSAK en skriftlig beställning före den 1 december. Vi kommer då att rekvidrera dessa regler från FAI och hoppas kunna distribuera dem till beställarna före jul. Priset blir 4: — kronor per häfte plus efterkravspporto. Ange vid beställningen att det är de engelska modellflygreglerna som avses.

*Forts. sid. 14*



## Kursen klar: OMNIPOL Prag,

*där vår svenska krona  
har den rätta köpkraften.*

META SOKOL med 140 hkr kompressormotor M 332, har elektr. ställbar metallpropeller, indragbart landställ och helmetallkonstruktion. Marschfart 220 km/t med 4 personer. Ett tekniskt raffinemang för 52.550 sv. kr. Generalagent för Skandinavien:

**HAMMERS LUFTFART, Vesterbrog. 54, Köpenhamn V.**

# Breguet 905

## "Fauvette"

*Tillverkare:*

Ateliers d'Aviation L. Breguet, Frankrike.

*Beskrivning:*

Ensitigt "övergångsegelflygplan" i den nya standardklassen.

*Mått:*

Spännvidd 15,00 m. Längd 7,00 m. Höjd 1,88 m. Största kroppsbredd 0,60 m. Vingyta 11,25 m<sup>2</sup>.

*Vikt:*

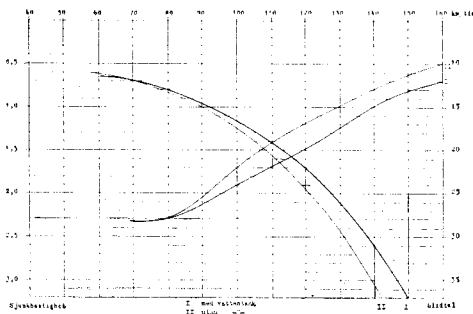
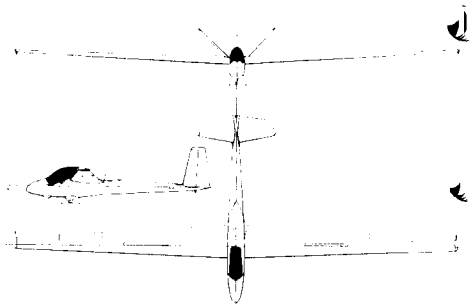
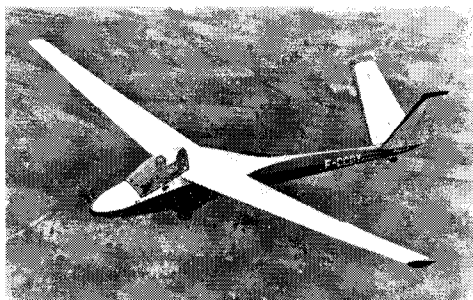
Tomvikt 135,0 kg. Tillsatsvikt 125,0 kg. Flygvikt (totalvikt) 260,0 kg. Vingbelastning a) standardutrustning 19,5 kg/cm<sup>2</sup>, b) specialutrustning 23,0 kg/cm<sup>2</sup>.

*Tillåten för:*

Molnflygning ja. Konstflygning nej. Spin nej. Vinschstart 100 km/tim. Flygstart 120 km/tim.

*Prestanda:*

Bästa glidtal (vid 70 km/tim) a) standardutrustning 1/28, b) specialutrustning 1/28. Lägsta sjunkhastighet a) standardutrustning 0,60 m/sek, b) specialutrustning 0,65 m/sek. Lägsta flyghastighet a) standardutrustning 53,5 km/tim, b) specialutrustning 58,0 km/tim. Tillåten max. hastighet vid a) lugnt väder 200 km/tim, b) byigt väder 175 km/tim.



## SLUTTÄVLAT OM GULDVINGEN

**Eskilstuna Fk erövrade trofén för gott**

Eskilstuna Fk tog i år hem sin femte seger i riksegelflygtävlingen och därmed är det sluttävlat om Gösta Fraenckels populära Guldvinge, som han satte upp 1948 och som under tolv tävlingsår gjort en utomordentligt god propaganda för segelflygsporten landet runt.

Guldvingen har blivit något av en institution och ingen segelflygare kan väl tänka sig att tävlingen nu skulle upphöra. Nej Guldvingen

måste leva vidare och fortsätta att sporra segelflygarna till nya prestationsflygningar.

Det var i år Eskilstunas första lag som segerade med platsiffran 27 före Linköpings Fk med 60 och Stockholms Sfk med 93,5. I segerlaget ingick Göte Carlsson, Leif Carlsson, Clas Eklind, Lars Fredriksson, Sune Gustavsson och Per Jansson. 17 lag deltog i år mot 9 lag 1958.

## TIO TEMPO-STIPENDIATER

### FÅR TRÄNINGSTÄVLA PÅ ALLEBERG

Av det årliga anslag som Tempo AB genom direktör Gösta Ahléns välvilja ställer till KSAK:s förfogande kommer nästa år att utgå 8 stipendier à 500:—, vilka skall göra det möjligt för några unga, lovande segelflygare att gå igenom en tävlings-träningskurs på Alleberg lika den som anordnades av KSAK 1954.

Uttagningen av årets stipendier har i år skett på grundval av de resultat som uppnåtts i tre etapp av Rikssegelflygtävlingen. Dessa segelflygare kommer alltså att få sina stipendier som extra premier för goda insatser i årets RST.

## SEGELFLYGCHEFSMÖTET 1959

Årets segelflygchefsmöte (gruppcheferna har som bekant bytt namn!) äger rum 28—29 november med samling lördagen kl 10.00 och den här gången håller man till på Byggnadsföreningen, Norrlandsgatan 11.

Föredragningslistan omfattar frågor angående kvottilldelning för 1960, kursavgiften för 1960 och redovisning av erfarenheterna från C- och S-utbildningen. Bogserflygplanfrågan diskuteras ävensom klubbarnas nyanskaffningsprogram på segelflygsidan. Vidare förekommer frågor rörande den tekniska inspektionen, deltagandet i 1960 års instruktörskurser och Rikssegelflygtävlingen Guldvingen. Slutligen behandlas aktuella studiefrågor och försäkringsärenden.

## NY MEDDELANDESERIE UTGES INTERNT AV KSAK

KSAK har börjat utge en ny meddelandeserie, avsedd som information åt de godkända motorflygcheferna och tekniskt ansvariga. I den mån införda meddelanden kan ha ett mera allmänt

intresse kommer materialet även att införas i KSAK-NYTT.

För dagen återges en jämförelse mellan några aktuella flygplantyper:

Uppgifter ang vissa aktuella 2-sitsiga flygplantyper

Flygplantyp	SUPER CUB		CHAMPION		SPERLING		JODEL
Motor eff bkr	95	150	90/95	135/140	90/95	108/115	90/95
Marschfart vid 75 % av eff kmt	154	185	160 <sup>1)</sup>	190 <sup>1)</sup>	175	2 <sup>)</sup>	190
Startsträcka m	120	60	80	85	140		120
Stallfart kmt	68	69 <sup>3)</sup>	70	67	66		50
Flygsträcka km	580	740	800	700			1.170
Flygsläp: Flygtid i min							
till 500 m	6	3,5	6,3	2 <sup>)</sup>	5		2 <sup>)</sup>
Startsträcka m	300	140	400	2 <sup>)</sup>	300		2 <sup>)</sup>
Nyttig last kg	317	372	268	326	240		275
Styckpris sv kr	39.500	48.200	38.700	42.750	30.000	33.000	c:a 25.000
Urustning:							
Självstart	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Värme	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Bogserkoppl	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Avancerad flygning	—	—	—	—	ja	ja	ja

<sup>1)</sup> Firmauppgift. <sup>2)</sup> Uppgift saknas f n. <sup>3)</sup> Med klaff.

Uppgifterna i ovanstående tabell är grundade på firmauppgifter resp Jane's All the World's Aircraft.

För att jämförelse mellan flygprestanda skall vara rättvisande, fordras enhetliga bedömningsgrunder. KSAK garanterar ej för att tabelluppgifterna är fullt jämförbara.

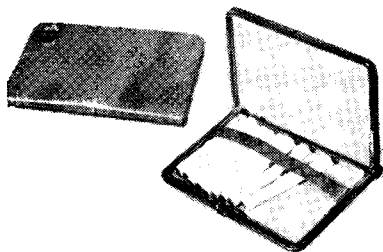
Beträffande marschfart tillämpas olika principer. För att få i möjligaste mån jämförbara

uppgifter har såsom marschfart i tabellen beräknats farten vid 75 % av normaleffekten, vilket motsvarar c:a 87,5 % av maxfarten. Det kan emellertid tänkas, att i något fall firmauppgiften på maxfarten är grundad på starteffekt istället för normaleffekt.

Beträffande stallfart inverkar bl a flygvikt och användning av motor. Dessa faktorer är ej kända för i tabellen återgivna uppgifter.

# JULKLAPPAR ÅT

*KSAK löser flygar-*



## BORDSTANDARET

i siden med handtryckt KSAK-emblem och snömakerier på stake i silverliknande metall kostar komplett 30:—



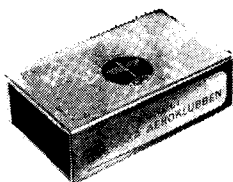
## CIGARRETTETUI

Äkta kalvskinn med KSAK:s emblem i guld. Kr 17:—

För namngravyr tillkommer 1:50

## KSAK-MÄRKET

i guld och blå emalj finns i många utföranden



## KAVAJMÄRKE

med nål eller klack kostar 4:—

## TÄNDSTICKSETUIER

STORA i format 118×70×37 mm

per st. 6:50

FÖRKROMADE med emblemet i emalj per st. 7:50

MINIATYRASKAR i kartong om 4 askar (en elegant lyxask för middagsbordet).

Pris per kart. 4:50

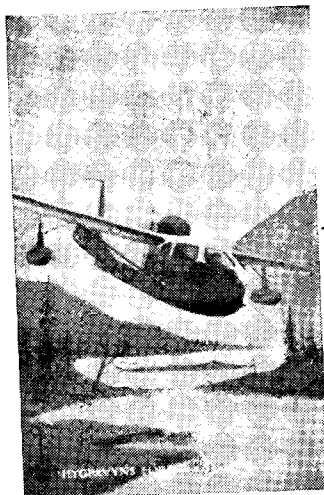
## ELEGANTA MANSCHETTKNAPPAR

i kvalitetsutförande.

Per par 13:—



## TYGMÄRKE, vävt.



## FLYGKÄSERIER 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

# KSAK - MEDLEMMAR

## fruarnas julklappsproblem

### KSAK:s STORA VAGNMÄRKE

— en prydnad för bilen. Diameter 70 mm.

EMALJ OCH GULDMETALL med fästen 30:—

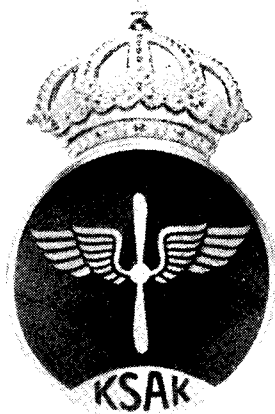
LACK OCH GULDMETALL med fästen 27:—

KROM OCH KROM med fästen 22:—

### KORRESPONDENSKORT

med blått ståltryck.

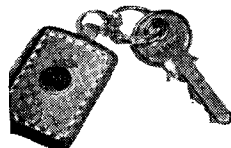
10 satser med kuvert 2: 50  
25 satser med kuvert 5:—



### BIL-KUDDE



i röd eller blå galon  
25×30 cm. Per st 12: 75

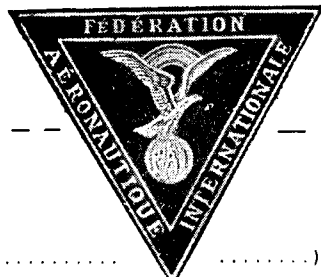


### NYCKELRING

Läderplatta med märke i emalj.  
Kr 5:—

### FAI-BILMÄRKE

Lack och krom. Kr 22:—



## SÄND EDER BESTÄLLNING NU!

### KSAK - MALMSKILLNADSGATAN 27 - STOCKHOLM C

Härmed beställes att sändas mot postförskott

..... st. cigaretteuier ..... à 17:— (gravyr: .....	..... st. bilmärke, guld + emalj à 30:—
..... st. tändsticksetuier .... à 6: 50	..... st. d:o, guld + lack .... à 27:—
..... st. d:o ..... à 7: 50	..... st. d:o, krom + lack ... à 22:—
..... kart. d:o, miniatyr .... à 4: 50	..... st. FAI-märke ..... à 22:—
..... st. bordsstandar ..... à 30:—	..... st. 10-sats korresp.-kort à 2: 50
..... st. KSAK:märken, klack . à 4:—	..... st. 25-sats korresp.-kort à 5:—
..... st. d:o med nål ..... à 4:—	..... st. bilkuddar, röda .... à 12: 75
..... par manschettknappar .. à 13:—	..... st. d:o, blå ..... à 12: 75
..... st. vävda tygmärken ... à 1: 50	..... st. nyckelringar, läder .. à 5:—
..... spel spelkort ..... à 15:—	

Namn: .....

Adress: .....

# NY VANDRINGSTROFÉ I NMT



En silverkanna av imponerande mått och miniatyrer, utformade som en silverkontur av kannan på svart ebbeholtz, har ställts till för-

**SAS ger ståtligt vandringspris för nordiskt samarbete**



fogande av SAS. Priset utdelades för första gången i år, då det hemfördes av finska laget. Tävligen refererades i KSAK-NYTT septemburnumret.

*Forts. fr. sid. 9.*

## 1960 års VM

- 23—25 juli VM Radiostyrning i Zürich
- 30 juli—2 augusti VM Förbränningsmotor-modeller i England
- 8—12 september VM Linstyrning i Budapest

## Internationella tävlingar

- 14 februari Friflygande modeller i Helsingfors
- 20 mars Nordisk Landskamp i Tammerfors
- 13 augusti Friflygande modeller i Homburg (Saar)
- 15 augusti Sjömodeller i Split (Jugoslavien)
- 15 augusti Friflygande motormodeller i Belgien
- 21 augusti Hangtävling i Hesselberg (Tyskland)
- 26—27 augusti Segelmodeller och TR i Jugoslavien
- 18 september Flygande vingar i Terlet.

## Förbud mot mästerskapstävlingar

Nordiska Mästerskapen och Criterium d'Europe är namn som vi sett för sista gången. FAI har utfärdat ett kategoriskt förbud mot användandet av begreppet "Championship" inklusive översättningar och tolkningar på främmande språk för andra tävlingar än de av FAI sanktionerade. Både Finlands och Sveriges representant opponerade sig mot detta, men sedan Belgien fått ta tillbaka sitt "Criterium", måste vi lova att slopa vårt "mästerskap", som i fortsättningen endast får användas för VM och för rent nationella tävlingar.

## Ny princip för skiljeflygningar

De fem starterna skall alltjämt bibehållas. Max 3 min skall i fortsättningen gälla även den 6:e skiljeflygningen, och den 7:e och 8:e o s v. Man fortsätter nämligen med maximerade skiljeflygningar, tills endast en man, den slutgiltige segraren, återstår. Det gäller alltså att starta tävlandet så tidigt som soluppgångsregeln medger.

## Piloter - mekar - hjälpare

För att klara ut begreppen om rättigheter och skyldigheter beslöts att en deltagare får fungera som pilot en enda gång och som mekaniker en enda gång i samma tävling (om han därvid mekar sin egen modell eller någon annans är likgiltigt).

### "Whipping" fick äntligen nådstöten

"Whipping" är nu officiellt förbjudet och medför diskvalificering för den flygning, där överträdelse skett. Lodlinjerna genom piloten, handtaget och modellen skall alltid ligga i rät linje.

### Nu får vi köpa pipetter

Pipetmetoden är den enda tillförlitliga vid uppmätning av tankvolym. Man skall kontrollera med den startandes eget bränsle och enligt amerikanskt föredöme skall kontrollmätning kunna företagas när som helst under tävlingen.

### Ny VM-kommitté tillsatt

Maratondiskussionen om VM-principerna pågår alltså. Frågan om man skall tävla varje år eller vartannat, om gemensamma tävlingar skall ordnas för skilda klasser och hur man skall lösa det geografiska problemet på ett sätt som tillfredsställer även Stilla havs-nationerna skall

nu utredas av en specialkommitté: H Nichols (England) är sammankallande. Övriga ledamöter: Meier (Tyskland), Beck (Ungern), Barthels (Italien) och en ej namngiven delegat från Ryssland.

### Ny monolineustrustning demonstrerades

Dr Good visade en ny amerikansk anordning för linstyrning med enkel lina. Någon officiell sanktionering ville FAI givetvis inte göra, då det här gällde en firmaprodukt. Man kan dock förvänta att flera länder kommer att verkställa prov med styrapparaten.

Undertecknad befriade vännen Good från besväret att transportera apparaturen åter till USA. Den finns nu på KSAK och meningen är att den vid modellflygstyrelsens nästa sammanträde skall överlämnas till linstyrningsexperterna för utprovning.

### Stuntflygarna får en minut extra

De sex minuterna som stuntflygaren har till förfogande för att genomföra sitt program har utökats till sju, inklusive startminuten.

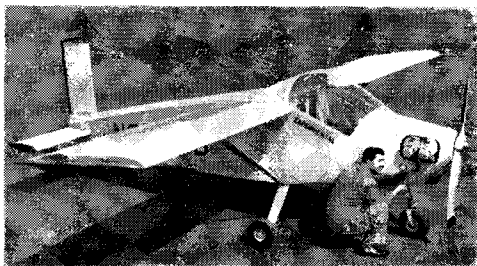
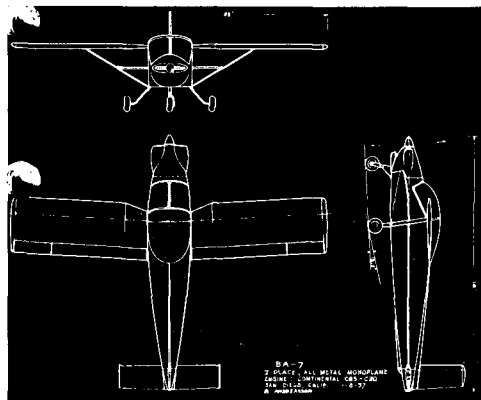
### Tappad del blir startförsök

Skulle någon råka tappa stabben i starten, räknas detta som ett startförsök och föreligger inte längre diskvalificering.

Forts sid. 18

## MFI presenterar

### FOLKFLYGPLAN I BA-SERIEN



Innan VIPAN ännu kommit i luften presenterar Malmö Flygindustri ett nytt projekt, BA-7:an, ett nytt folkflygplan med Convairkonstruktören Björn Andreasson som upphovsman. Flygplanet, en helmetallkonstruktion med aerodynamiskt bärande flygkropp, magnesiumvingar med negativ pilform och insmellan utbytbara roderelement, har en utomordentligt god sikt, marschar 240 km/tim med 100 hkr Continental-motor och nöjer sig med 150 m startsträcka. Planet är tvåsitsigt och tar bränsle för 5 tim flygning.

Priset lär vid serietillverkning kunna hållas så lågt som 25—30.000 kronor.

# Tempo - tävling 1960

Tempo 1960 är ett av det svenska modellflygets största evenemang hittills. Den riksomfattande kursen, som genomförs i form av ungdomscirklar under KSAK:s och Studieförbundet Medborgarskolans överinseende, är ekonomiskt understödd av Tempo AB. Detta har givit modellen, kursen och tävlingen dess namn.

## Stor rikstävling för modellflygare

Du som är flygbiten och som har fyllt 14 år — får här ditt livs chans att för en billig penning lära Dig modellflyg på rätt sätt. För 20 kronor får Du en egen tävlingsmodell med riktig motor och ett helt litet modellflygbibliotek. Du får också tillfälle att gå igenom en verkligt intressant modellflygkurs och Du får tillsammans med flygintresserade kamrater lära Dig att trimma och flyga modellen och att hantera den lilla ettriga glödströmsmotorn.

KSAK ger dig här nedan anvisningar om hur det hela skall gå till. I fortsättningen får Du genom KSAK kontakt med modellflygarna över hela landet och med segel- och motorflygare i de många anslutna flygklubbarna, där Du efter genomgången modellflygutbildning kan lära Dig flyga riktiga flygplan.

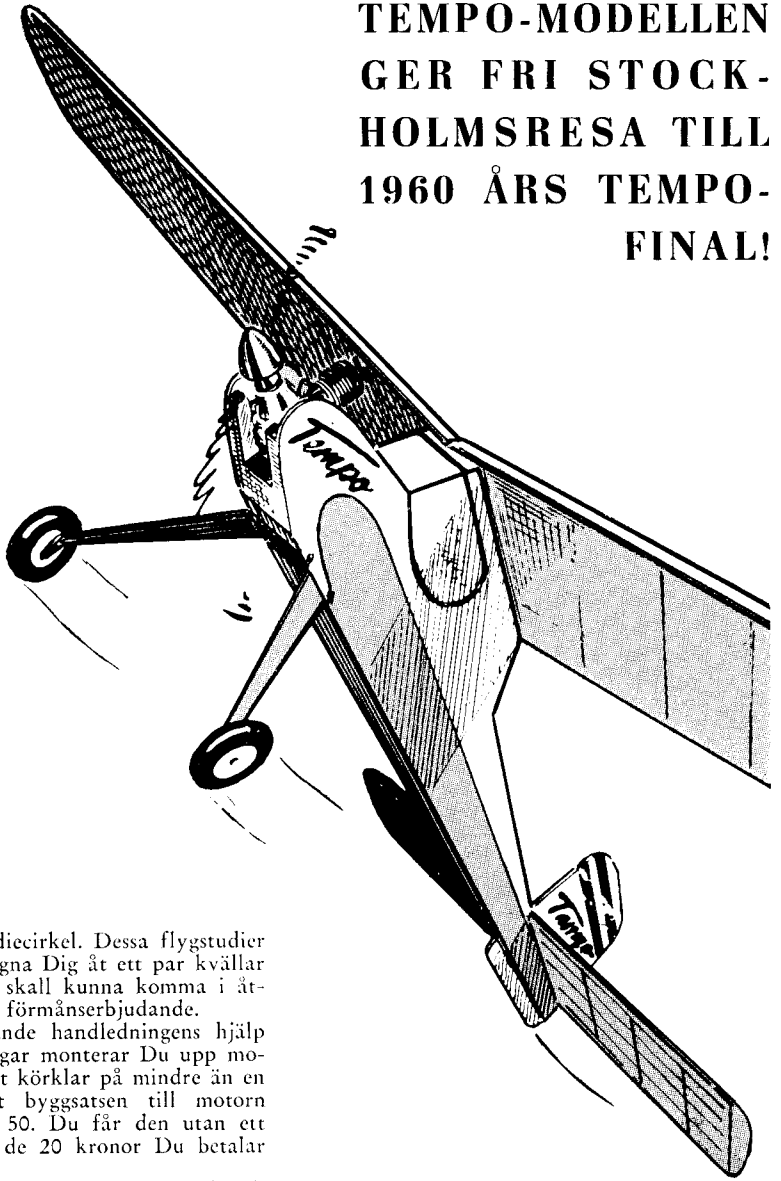
Studieförbundet Medborgarskolan tar hand om Din anmälningskupong och ser till att Du tillsammans med intresserade kamrater på orten



**ALLT DETTA**  
kan bli Ditt för 20: —



# TEMPO-MODELLEN GER FRI STOCK- HOLMSRESA TILL 1960 ÅRS TEMPO- FINAL!



får starta en flygstudiecirkel. Dessa flygstudier måste Du nämligen ägna Dig åt ett par kvällar i veckan för att Du skall kunna komma i åttåtande av KSAK:s förmånserbjudande.

Med den medföljande handledningens hjälp och lärarens anvisningar monterar Du upp motorn och har den fullt körklar på mindre än en halv timme! Enbart byggsatsen till motorn kostar i handeln 29:50. Du får den utan ett öres kostnad utöver de 20 kronor Du betalar studiematerielen.

Allt detta — bli två stora modellflyghandböcker, "Allmänna Modellflygstudier" och "Hur man konstruerar modellflygplan", en handbok om Tempo-modellen, materiallista, ritning i hel skala till Tempo-modellen och utförlig handledning för ritningsläsning, motorinstruktion, studieplaner och studiehandledning för Tempo 1960, tävlingsregler, byggsats till motorn och till den välflygande Tempo-modellen — kan bli Ditt för 20 kronor.

## Så här går det till:

1. Läs igenom den här artikeln grundligt. — Bestäm Dig för att vara med i Tempo 1960 och fyll i kupongen på sid. 19 med namn, fullständig adress, telefon och ålder. Texta uppgifterna! — Skicka den ifyllda kupongen i slutet kuvert, frankerat med 30 öres frimärke, till Studie-

*Forts. sid. 19*

## SM FÖR FRIFLYGANDE MODELLER

arrangerades den 31 oktober och 1 november av Jönköpings Läns Modelflygförbund i samband med tävlingen om Oktoberkannan.

Då varken KSAK eller SMFF lyckats få in några rapporter från tävlingen har vi måst avstå från det planerade införandet av generalprotokollet i detta nummer av KSAK-NYTT.

*Forts. fr. sid. 15*

### *Nytt om handtag*

I anslutning till "whipping"-förbudet fastställdes att linfästena skall vara vridbart lagrade i övre resp. undre änden av linstyrningshandtaget. Avståndet från linans infästningspunkt till handtagets centrumaxel skall vara högst 40 mm.

### *Mikrofilm kommer*

Ungern ville ha fart på inomhusflygning. För att få till stånd VM-tävlingar även i denna gren erbjöd sig Ungern att arrangera VM inomhus 1961 och därefter vart 3:e år, om ingen annan nation erbjöd sig att fortsätta. Erbjudandet accepterades med 10 röster mot 0 och en kommitté med representanter från Tyskland, Storbritannien och Ungern fick i uppdrag att utarbeta reglerna.

### *Sportlicenserna*

Det hade i år visat sig att flera nationer, dock inte Sverige, slarvat med sportlicenserna. FAI utlovade skärpta fordringar på VM-deltagarnas licensinnehav i fortsättningen.

### *CIAM-styrelsen*

Roussel omvaldes till president, Meier till vice. Bienvenu nyvaldes till sekreterare.

### *USA planerar*

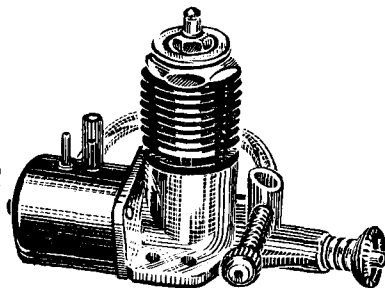
Amerikanerna förbereder ett VM-evenemang under något av de närmaste åren. Man räknar med att kunna ordna transporterna över Atlanten från en centralt belägen flygplats i Europa.

### *Nästa möte*

äger rum i Paris 23 oktober 1960.

*Dérantz.*

## Endast för deltagare i Tempo-cirklar



OK CUB är en amerikansk glödstiftsmotor. Den levereras i byggsats med alla erforderliga delar färdiga i precisionsutförande.

### Tilläggsmeddelande ang Tempo 1960

Valet av glödstiftsmotorn OK Cub som standardmotor till Tempo-modellen dikteras av KSAK:s önskan att kunna tillhandahålla den rikhaltiga studie- och byggsatsmaterielen till Tempo-modellen för det enastående låga nettopriset av 20: — kronor per deltagare som fullföljt kursen.

Den som så önskar kan emellertid utbyta OK Cuben mot en *Allbon "Super Merlin" diesel*. Den motorn kostar i handeln 49: 50, men den som önskar erhålla den i stället för Cuben behöver endast betala 13: — kronor extra eller sammanlagt 51: 75 brutto. Nettoutgiften sedan statsbidraget utbetalats blir sålunda 33: — kronor. Även detta innebär alltså en lysande affär!

Arrangemanget förutsätter emellertid att cirkelledarna vid materialbeställningen ger mycket noggranna uppgifter till KSAK. Helst bör nog en brevbeställning komplettera postgiroinbetalningen, om beställningen innebär ett avsteg från grundprincipen, d v s 38: 75 per deltagare i förskottsinsbetalning.

Forts. fr. sid. 17

förbundet, Medborgarskolan, Ö. Ågatan 39, Uppsala.

2. Medborgarskolan hjälper Dig att starta studiecirkel. KSAK:s klubbar och Medborgarskolans studieledare över hela landet är beredda att assistera.

3. När studiecirkeln startar betalar Du som avgift för Ditt deltagande i Tempo 1960 och för all utlovad materiel 38:75 till cirkelledaren. Om Du fullföljer kursen, får Du efteråt tillbaka 18:75 som studiebidrag.

4. Kursen omfattar två kompletta studiecirkel, "Allmänna Modellflygstudier" och "Hur man Konstruerar Modellflygplan". Dessa båda studiecirkel bör genomföras under vintern. — Under tiden bygger Du tillsammans med kamraterna Tempo-modellen och motorn, kör in motorn och har modellen flygklar tidigt i vår.

I vår anordnar KSAK i samarbete med SM flera tävlingar med Tempo-modellen. distrikstävlingar och slutligen Stockholms-resa med fritt uppehålle och stor Tempo-final.

## Träningstävla Tempo i VT

Modellflygstyrelsen har beslutat att det skall bli fart på Tempo-bygget i vinter och att Tempo-modellen inte skall saknas på någon stortävling nästa år.

För alla dem som redan nu har Tempo-modellen flygklar och för dem som startar bygget den närmaste tiden, kommer det att bli tillfälle deltaga i Vintertävlingens speciella Tempo-klass.

Arrangemang kommer att vidtagas för att Tempo-flygarna skall kunna köra sin tävling utan att störas av de vanliga friflygningarna.

Med Tempo-modellen tävlar man nämligen i P-flygning, en av skåningarna ursprungligen införd förkortning av ordet "precisionsflygning". Så här ser reglerna ut:

- 1) Deltagare skall vara max 18 år.
- 2) Modellens motortid skall endast regleras när bränsletankningen. Någon slags "fuse", dvs automatisk motoravstängning eller anordning för att landa modellen får sålunda inte förekomma.
- 3) Modellen skall från start till landning flyga 1,5 min, dvs 90 sek. Idealtid ger 100 poäng. För varje sekund modellen flyger längre eller kortare tid får man 5 poäng avdrag.
- 4) Sammanlagda poängtalet från 3 starter ger slutpoängen.
- 5) Vid VT och övriga träningstävlingar skall periodindelning ej förekomma, utan den tävlande får utföra sina tre starter när han helst önskar under den totaltid som står till tävlingens förfogande.

För säkerhets skull: Anmäl Dig redan idag! Använd vidstående kupong.

# LINSTYRNINGSM

Årets SM för linstyrda modellflygplan gick på F 18 den 12—13 september med MFK Nimbus, MFK Örnarna och MFK Orion som arrangörer.

Arrangemangen var kanske litet fältmässiga men andan hos de tävlande var god och det hela flöt fint. Vädrret var vackert men blåsigt, något som speciellt besvärade stuntflygarna.

Man började kl 15 på lördagen med stunt och team-racing.

I stunt visade sig redan från början fjolårsmästaren Jesper von Segebaden överlägsen med sitt nya mustangliknande plan. Även Erik Björnvall från Umeå och Lars Eriksson från Sandviken visade prov på gott stunktännande och fin precision. De flesta deltagarna i år använde stora, välbyggda plan med 5—6 cc motorer, efter mönster av den sk "Bob Palmer-skolan", vilket medförde att flygningarna i år var minst en klass bättre än förra årets.

Team-racing blev mycket rafflande med stort deltagareantal och fina modeller.

Några av planen var försedda med ellipsvinge, vilket tycks göra sitt till både för utseende och flygegenskaper.

Favoriten Kjell Rosenlund noterade redan från början de bästa tiderna och endast en kvadd skulle kunnat beröva honom SM-tecknet.

Till finalen gick Rosenlund, MFK Nimbus, Karl Rudolf Pettersson, ÖSFK och Erik Björnvall, som slog ut Christer Söderberg, ÖSFK, från finalen med en futtig sekund.

Finalen blev en av de mest rafflande och dramatiska som gått. Det var full fart från början med höga farter och snäva omkörningar. Efter c:a 2 minuter gick Björnvalls dykroder-

## Studieförbundet Medborgarskolan

Ö. Ågatan 39, Uppsala

Jag vill gärna deltaga i Tempo 1960 och är tacksam för hjälp med studiecirkel. Vi är ..... som är intresserade. Under tiden talar jag med mina kamrater och värvar flera deltagare.

Namn .....

Adress .....

Telefon .....

Ålder ..... år.

# Europa - kriteriet

lina av, möjligen beroende på en för snäv omkörning. Därefter liknade finalen mest en luftstrid och piloterna gjorde storartade prestationer som lyckades hålla sina plan i luften den halva minut "luftstriden" varade. Till slut stod bara Nils Björk, Rosenlunds pilot, kvar och snurrade insnärjd i de andras linor. Finalen fick flygas om utan Björnvall, vars kärria inte var i flygdugligt skick, och då segrade Rosenlund säkert.

Söndagens tävlingar bjöd på speed och en nationell tävling i combat.

Speeden hade förre deltagare än vanligt och blev också något sämre än vanligt. Fjölärs-mästaren Måns Hagberg, MFK Nimbus, segrade överlägset på fina 192 km/tim med uppåtgående Ove Kjellberg från Solna på andra plats.

Combaten hade nästan enbart deltagare från Umeå och MFK Orion. Det är synd att denna gren kommit litet i skymundan, ty det är en stor publikgren och det fordras verkligen flygskicklighet för att komma någonstans. De som såg den fantastiska uppvisningen av tyskarna i EM-finalen i Bryssel kan bekräfta detta.

Umeås plan visade sig vara snabbast men Orions vände snävare varför striderna var rätt jämna och de båda klubbarna delade på de två finalplatserna genom Rune Nilsson, Orion, och Andersson, Umeå.

Anderssons plan var mycket snabbt, men så fort han började kurvstrid kom han i underläge och det slutade med att Rune Nilsson, som så ofta förut, stod som segrare.

Combaten i Sverige är fortfarande för ensidig. Man försöker komma in bakom varandra genom snäv kurvning i den normala flygriktningen. Undanmanövern är nästan alltid looping. Man ser sällan någon som försöker skaffa sig bättre lägen genom bunt och ryggygning. Man får hoppas att combaten kommer att utveckla sig mera allsidigt nästa år.

Man tävlade för första gången i år om ett vandringpris. Det går till den klubb som sammanlagt varit bäst i alla klasser och denna gång var det Solna MSK som fick priset med sig hem.

## RESULTAT:

*Speed:* 1. Måns Hagberg, MFK Nimbus, Stockholm, 192 km/tim; 2. Ove Kjellberg, Solna MSK, 176; 3. Kjell Rosenlund, MFK Nimbus, 139.

*Stunt:* 1. Jesper von Segebaden, Solna MSK; 2. Erik Björnvall, Umeå MFK; 3. Lars Eriksson, Sandviken.

*Team-racing:* 1. Kjell Rosenlund, MFK Nimbus, Stockholm, 5.13 min.; 2. Karl-Rudolf Pettersson, ÖSFK, 5.34; 3. Erik Björnvall, Umeå MFK, 5.50.

*Combat:* Rune Nilsson, MFK Orion, Stockholm.

Criterion d'Europe för linstyrda modellplan avhölls i Bryssel den 26—27 september med belgiska aeroklubben som arrangör och 12 nationer som deltagare.

Tävlingen var upplagd så, att alla 4 klasserna stunt, team-racing, speed och combat turades om att köra på de två banorna, för att ge publiken ett mera omväxlande program.

I speed hade man väntat en klar ungersk dominans, men italienarna har gjort en sällsynt upprykning sedan i fjol och knep genom Rossi förstaplatsen. Gamle mästaren Amato Prati gjorde en fantastisk flygning i över 220 km/tim, men innan han fullbordat de 10 varven, exploderade motorn av det höga varvtalet och planet havererade.

Av svenskarna skötte sig Ove Kjellberg, som utmärkt och förbättrade stadigt sina hastigheter för att sluta på 187. Bengt Martinelle nådde upp till 180 medan Nils Björk ej fick någon notering.

De flesta planen var av konventionellt utseende, men spanjorer och engelsmän körde med deltaplan, varav speciellt John Halls snygga glasfiberkropp-aluminiumvinge-typ tilldrog sig uppmärksamhet.

Mest använd motor var Super Tigre G20V av vilken italienarna hade en ny variant med specialtopp och kolv. Ungrarna hade som vanligt sin inhemska Moki och fransmannen Jarry-Desloges en motor av egen konstruktion.

I stunt var flygningarna inte fullt i klass med förra årets, men toppen var som vanligt knallhård. Belgarna hade en viss förmåga att skaka fram goda stuntflygare och detta år var det den ökande Grondal som segrade efter en bitter strid med den sympatiske ungraren Egervary. Christer Söderberg hamnade på 14:e plats efter två mindre lyckade flygningar och en tredjeflygning.

Tävlingens snyggaste modell hade normannen Björn Skange, som emellertid oturligt kvaddade den. Hans Veco 35 orkade inte spänna linorna i en stående åtta, varför modellen "ramlade in".

Team-racing hade som väntat hårdnat till betydligt. Man körde efter senaste FAI-reglerna, vilka utöver de gamla säger att ingen flygning får i annat än undantagsfall ske över 6 meter och att meken måste ha någon kroppsdelt utanför flygcirkeln när han hämtar sin modell för omtankning. Det innebär att om modellen landar långt inne i cirkeln, måste han lägga sig med tårna på cirkeln och sträcka sig in efter

modellen. Detta är en säkerhetsåtgärd mot påflygning. Brott mot dessa regler medförde diskvalifikation för det aktuella heatet och efter- som de tävlande ännu är ovana vid dessa förhållanden, duggade diskningarna tätt.

## PRISLISTA

### vid Vingarnas hösttävling på Skarpnäck 4 oktober 1959

(Max.tid 2 min., motortid i F-klassen  
= max 10 sek.)

Klass S 1 (22 man): 1. R. Lindgren, Norberg, 340 sek.; 2. G. Nilsson, Östersund, 252; 3. B. Olofsson, Enköping, 252.

Klass Sint (23 man): 1. C.-G. Thyberg, Katrineholm, 360 sek. TFA:s vandringspris; 2. N. Jönberg, Norrköpings AFK, 309; 3. G. Jonsson, Norrtälje, 303.

Klass G 1 (9 man): 1. G. Nilsson, Östersund, 322 sek.; 2. R. Wilkesson, Enköping, 313; 3. Ö. Gahm, Vingarna, 254.

Klass Gint (12 man): 1. Å. Qvarnström, Vingarna, 357 sek. Tyko Starks vandringspris; 2. L. Tysklind, Enköping, 349; 3. R. Wilkesson, Enköping, 332.

Klass F 1 (7 man): 1. L. Tysklind, Enköping, 293 sek.; 2. L. Larsson, Solna, 273.

Klass Fint (19 man): 1. G. Jonsson, Falkarna Norrtälje, 315 sek. Bertil Beckmans vandringspris; 2. Å. Ohlsson, Katrineholm, 303; 3. L. Isacson, Norberg, 299.

Klass Tempo (7 man): 1. L.-E. Eriksson, Södertälje, 105 poäng.

### SM i Radiokontrollflygning i Uppsala den 11 oktober 1959

#### RESULTAT:

Eric Sjögren, Björneborg, 874 poäng; 2. Bertil Carlsson, Tibro, 842; 3. Eric Berglund, Insjön, 828; 4. Gunnar Pettersson, Tibro, 758; 5. Sven-Erik Winge, Insjön, 712; 6. Olle Sjögren, Björneborg, 627; 7. Åke Andersson, Köping, 595; 8. Per-Axel Eliasson, Stockholm, 544; 9. Lars Sundin, Stockholm, 473; 10. Stig Nilsson, Nässjö, 446; 11. C.-E. Andersson, Tibro, 420; 12. Jan Levenstam, Stockholm, 399; 13. Rolf Dilot, Malmö, 391; 14. Gunnar Johansson, Stockholm, 390; 15. Ingvar Claesson, Nyköping, 269; 16. Ove Hessler, Stockholm, 169; 17. Agne Lindell, Stockholm, 139; 18. Ulf Nyström, Arboga, 138; 19. Leif Pettersson, Nyköping, 48; 20. Kjell Björklund, Malmö, 23.

Ytterligare 14 anmälda genomförde inte tävlingen.

Flera av deltagarna hade tidigare noterat fina tider och någon direkt favorit fanns inte. Vårt eget hopp Kjell Rosenlund lyckades inte så bra första heatet där han fick 5.14. Ingemar Nordins första heat var bra, men han fick stabilisatorvibration och planet landade när endast 1 varv återstod, varefter det inte ansågs flygbart igen. Snöpligt! Efter andra heatets flygningar hade Bernhard, Belgien, 4.27 min., Azor, Ungern 4.56 och Rosenlund 4.58. I näst sista heatet hade vi befarat att den farlige finnen Niemi skulle gå förbi Rosenlund, men han stannade på 5.09.

Finalen blev som vanligt mycket rafflande. Rosenlunds Oliver gick fantastiskt och han åt sig saktare närmare. Efter ca 1 minut flög ung-raren för lågt, touchade banan och slog av propellern och ena landställsbenet. Därmed var han ur leken. Vid första omtankningen fick sedan Rosenlund byta propeller och således var Bernhards seger praktiskt taget klar. Hade Rosenlund sluppit propellerbytet hade det kunnat bli en härlig kamp. När alla hisningar och segerceremonier var över, vidtog kontrollmätning av planen. Bernhards tank mätte 10 cc, Rosenlunds tyvärr 10,2 och han blev diskad. Den svenska lagledningen lämnade in protest mot sättet att mäta tankarna efter finalen och protesten skall behandlas i FAI. Det var ett något tråkigt slut efter Rosenlunds goda insatser.

Bernhards vinnande plan var ett mycket bra bygge med strömlinjeformad kropp och elliptiska vingar. Motorn hängde inverterad i en metallpanna av elektron. Detta medför att man får större kylta och mindre risk för varmgång hos motorn.

Combaten var av högre klass än vanligt och framförallt tyskarna visade framfötterna. Av svenskarna hade Söderberg en bra chans att gå vidare efter kapning av sin motståndare, men hans chanser gick upp i rök när motorn i reservkärran vägrade starta.

Finalen mellan två tyskar blev mycket sevärd. De behärskade varje läge perfekt och klarade sig ur de mest invecklade situationer. Att se sådan combat är verkligen en njutning för ögat.

Lagpriset för bästa nation togs för andra gången hem av Ungern.

#### RESULTAT:

*Speed:* 1. U. Rossi, Italien, 222 km/t; 2. Beck, Ungern, 214; 3. G. Rossi, Italien, 210.

*Stunt:* 1. Grondal, Belgien, 2010 poäng; 2. Egervary, Ungern, 1943; 3. Edinger, Schweiz, 1856.

*Team-racing:* 1. Bernhard, Belgien, 4.37 min.; 2. Azor, Ungern.

*Combat:* Seeger, Tyskland.

## KAROSSERIBOLAGET GROTH & Co AMATÖRBYGGER JODEL

Det nyaste Jodel-bygget i KSAK:s licensserie kommer att starta i Mönsterås, där Karosserifabriken för att skaffa sig erfarenheter av flygplanbygge beslutat sig för att tillverka den 2-sitsiga Jodelen, som sedan två år tillbaka amatörbyggs i Skandinavien. Ingenjör Stig Engström, Sveriges mest erfarna amatörbyggare har enligt uppgift tillkallats att som expert leda flygplanbygget.

Det finns anledning förmoda att Mönsterås-Jodelen kommer att bli flygklar på rekordtid.

## TYSKA LUFTFARTSUTSTÄLLNINGEN 1960

Parallellt med den allmänna tyska industrimässan i Hannover kommer man även 1960 att arrangera en stor tysk luftfartsutställning. Den kommer att pågå under tiden 24 april—3 maj. I fortsättningen avser man att arrangera utställningen vartannat år, omväxlande med Paris-salongen.

## FAI:s GENERALKONFERENS 1960

Spanjorerna har fått sig anförtrott arrangemanget av nästa FAI-kongress, som omkring 24 september kommer att hållas i Barcelona.

## SEGELFLYG-VM 1960

Det blir Tysklands tur att svara för nästa års segelflyg-VM, som enligt preliminära meddelanden skall arrangeras i trakten av Köln under tiden 29 maj—18 juni. Veckan närmast före kommer att anslås för träningsflygningar.

## MODERNE SVÆVEFLYVNING

„... Jeg håber, og jeg nærer da heller ingen tvivl om, at denne bog vil finde læsere i alle lag og i alle aldersklasser, og jeg tror derfor heller ikke, at den behøver den anbefaling, som jeg alligevel særdeles gerne giver den med på vejen.”

Ja, det var väl ingen av våra svenska läsare som stakade sig på dessa rader, som är slutorden i Tuborg-chefen Einar Dessaus förord till Per Weishaupts nya bok ”Moderne Svæveflyvning”.

Låt oss därför instämma och rekommendera alla svenska segelflygare, motorflygare, modellflygare och flygintresserade överhuvud taget att skaffa sig Per Weishaupts läsvärda bok.

Utan att någonsin bli docerande i framställningen berättar författaren med äkta danskt gemyt om segelflygfakta och spännande äventyr med fast förankring i verkligheten. Man lär sig mycket när man följer VM-deltagarnas karriär med uppvindarna under de senaste mästerskaps- och tävlingarna i Sit Yan 1956 och i Leszno 1958 och man har hjärtans roligt när man följer författaren på hans egen vingliga stråt upp mot Cumulus-tussarna.

Men Moderne Svæveflyvning är inte bara en trivsamt och spännande berättelse, skriven på lättläst danska. Den är också en modern handbok, som bör stå sig många år framåt i tiden. Där finns flygningens teknik, segelflygmeteorologien och de moderna segelflygplanens tekniska konstruktion, tabeller med segelflygplan-data, rekordnoteringar och fakta om världens skickligaste segelflygare. Moderne Svæveflyvning är utgiven på Gjellerups förlag och kostar häftad 19.00 danska kronor och inbunden 23.00 danska kronor. Varje svensk bokhandel skaffar den på beställning.

*Dtz.*

### TILL SALU

#### FÖR SAMLARE AV FLYGLITTERATUR

Är Ni intresserad av äldre årgångar av svenska och utländska flygtidskrifter i goda band samt åtta årgångar ”Janes All the World's Aircraft” skriv till Yngve Norrvi, Edsbergsvägen 19, Sollentuna. Detaljerad förteckning mot 30 öre i porto.

## Ändringar i motorflygchefregistret

TEODOR NILSSON,  
motorflygchef M-4 vid Malungs Flygklubb har avlidit.

KURT KLAUSSON,  
motorflygchef M-6, har avgått som motorflygchef vid Aero-klubben i Göteborg.

BERTIL BRODIN,  
motorflygchef M-9 vid Arbo-ga Flygklubb har avlidit.

HANS EBEMARK,  
motorflygchef M-13 vid Ovan Siljans Flygklubb har avlidit.

# Motorflygchefer och tekniskt ansvariga

## KARL-EVERT LUNDIN

Tekniskt ansvarig **T 17**  
vid **Ovan Siljans Fk**  
f: 15.7.19.  
Mekaniker  
Adress: Orsa  
Tel: bost. 404 15, arb. 403 92

## KURT A BENGTTSSON

Tekniskt ansvarig **T 18**  
Halmstads Fk  
f: 27.6.26. A-cert. 4280  
Adress: Ankargatan 35, Halmstad  
Tel: bost. 229 88, arb. 184 70

## ARNE BERGSTRÖM

Tekniskt ansvarig **T-19**  
vid **Nordvästra Skånes Fk**  
f: 15.9.17. A-cert. 3461  
Assistent  
Adress: Skånegatan 14 a, Hälsingborg  
Tel: bost. 174 12, arb. "Lasarettet"

## GERALD SIPPUS

Motorflygchef **M 23**  
vid **Ovan Siljans Fk**  
f: 8.2.31. A-cert. 3760  
Adress: Box 3, Furudal  
Tel: bost. 103 72, arb. 101 72

## KJELL ÅHRÉN

Motorflygchef **M 24**  
vid **Halmstads Fk**  
f: 31.1.22. B-cert. 11 44  
Trafikledare  
Adress: F 14, Halmstad  
Tel: bost. 182 90, arb. d:o ankn. 27

## WERNER OLOFSSON

Motorflygchef **M 25**  
vid **Arboga Fk**  
f: 17.4.31. B-cert. 11 68  
Motormontör  
Adress: Mungatan 17, Arboga  
Tel: bost. 123 36, arb. 128 00.

## EWE MALM

Motorflygchef **M 26**  
vid **Nordvästra Skånes Fk**  
f: 22.5.24. A-cert. 2234  
Kamrer  
Adress: S. Stenbocksgatan 119,  
Hälsingborg  
Tel: bost. 168 96, arb. 101 68



## ÖNSKAS KÖPA

### MOTHMOTOR

önskas köpas  
Svar till Skövde Flygklubb  
Skövde

### Reservdelar sökes för FOCKE-WULF STIEGLITZ MOTOR SH 14 A:

2 st öglor för spännwire  
vänstergångor M 6  
1 st dito högergångor M 6  
1 st oljetemperaturmätare  
SH 14 a  
6 st gummipackningar för  
bromscyl. 27 mm ø  
1 st nivåglas för bränsle-  
mätare på tanken

Svar till:

**AB Ernst Carstens**  
Specialmaskiner  
Box 1062, Jönköping

### FLYGPLANSPROPELLER

beg. till en Piper Cub eller  
liknande.

Paul Hillörn, Forsmark,  
Slussfors.

## TILL SALU

### VARIOMETRAR

typ NAF, nya, 1—20 m/sek.  
säljes. 20: —/st.

**Arboga Fk, Arboga**

### AUSTER ALFA

säljes eller bytes.

### HIRTH-MOTOR

105 hkr säljes med träprop.  
och startmotor.

Tel. 38 60 04 Stockholm.

*Forts. nästa sida*

# DH RAPID 89 A

Vi kan idag offerera detta utmärkta flygplan fritt Fornebo. Motorerna (2 DH Gipsy Nr 6 — 185 hkr) har ca 250 tim gångtid till nästa storöversyn. Flygplanet har 970 tim efter senaste fullständiga genomgång. Flygplanet kan omgående levereras flygklart Fornebo till ett mycket förmånligt pris.

## NORSE AVIATION A/S

KIRKEGATE 2, OSLO — TELEFON 42 49 97 — TELEX 10 65

### TILL SALU (forts.)

#### HANDDRIVEN CITOGRAF

adresseringsmaskin med chabloner, vilka framställas på vanlig skrivmaskin säljes komplett med div chabloner, förvaringslådor och erforderliga tillbehör. Pris kontant 200:—. Intendenten, KSAK, anvisar.

#### MOTH SPECIAL

105 hkr motor till salu. Svar till Bertil Johansson, Box 552, Dala-Järna. Telefon Hulån 131 50.

#### EN ST. L-SPATZ

70 procent havererad. Västerbergslagens Flygklubb Postfack 77, Ludvika

#### PROCTOR Mk V,

4-sitsig m. radio och fullst. blindflygutr., 2 reservmot., reservprop., hjul m fl tillbehör säljes på fördelaktiga villkor.

N. E. Olofsson, Hackspettsgatan 19, Göteborg S. Tel. 40 20 31 el. A. Fredriksson, Torslanda Flyg. Tel. 62 00 89.

### FLYGPLAN TILL SALU

**Auster V** med Lycoming motor. Total gångtid plan/motor 250 tim.

**Rearwin** (GV) med nytt luftvärdighetsbevis.

**Fairchild** med 200 hkr Ranger. Motorns gångtid efter grundöversyn ca 5 tim.

DUELLS AERO,  
Friggagatan 10, Gbg C,  
Telefon 19 21 05

### RESERVDLAR OCH TILLBEHÖR

Vår katalog över reservdelar och tillbehör för sportflygplan sändes på begäran.

DUELLS AERO,  
Friggagatan 10, Gbg C,  
Telefon 19 21 05

### STINSON,

typ L 5, 6-cyl Lycoming-motor 185 hkr, 2-sitsiga med stort bagageutrymme. Lämpliga även för ambulans- och fraktflygning och för DK-skolning. Användbara på hjul, skidor och flottörer. Kort start- och landningssträcka. Nyöversedda med 0-ställda motorer och i bästa skick. Närmare upplysningar genom svar till "Signatur 3", KSAK-NYTT, Malmskillnadsgatan 27, Stockholm C.

### UTBILDNING

#### SJÖFLYGUTBILDNING

samt utbildning till privatflygcertifikat erhålles vid sjöflygskolan Stockholm-Varby.

#### Bromma-Flygtjänst

G. Hydén,  
Sjöflygskolan  
Box 91 03, Stockholm N 9  
Tel. 38 37 56



November 1959

Redaktör o. ansv. utgivare: *Georg H Dérantz*  
Adress: Kungl. Svenska Aeroklubben, Malmskillnadsg. 27, Stockholm C  
Telefon: 23 23 65 (vx)  
Pren.-pris: helår 3:—  
Postgirokonto:  
(KSAK) 555 70

#### Annonspriser

1/1-s (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.