

# Skantze & Son Aktiebolag

Specialister  
i alla slag av flygförsäkringar  
med "Lloyd's i London"

SKEPPSBRON 4  
GÖTEBORG C

Tel.: 13 88 78  
13 88 85

## STÄLPROPELLER,

passande till 95—105 hk motor. Halmstads Flygklubb, Box 151, Halmstad.

## STINSON VOYAGER,

fullt instrumenterad och med god radio-utrustning, 165 hk Franklin-motor, ställbar propeller. Gångtid (fpl o. mot) 100 tim efter grundöversyn. Säljes till förmånligt pris vid snabb affär.

## A B Siljansflyg,

Fack 57, Orsa, tel. 501 50 (herr Danielsson)

## KRANICH och GRUNAU BABY,

båda i gott skick till salu. Svar till Ing O Berrek, Dr Abrahams väg 65, Bromma.

## SEGELFLYGPLAN typ PIK-5-b

till salu. Flygplanet är i mycket gott skick. Tillverkningsår 1958. Intresserade kan vända sig till Hans Scherlund, Dörrvägen 24, Enskede.

## FABRIKSNY PIPER TRI-PACER

Super Custom, fullständig IFR instrumentering, VHF sändare och mottagare med VOR, Bird Dog RDF-2, säljes på förekommen anledning betydligt under dagspriset. Leverans omgående.

Begagn. flygplan: **AUSTER AUTOCRAT**, 4-sitsig, **ERCOUPE** med gyroinstrumentering, **KZ III** med VHF och Murphy DF samt **BEECH BONANZA A 35** komplett med radio och instrumentutrustning.

A/S COMMERTAS, Fredriksholms Kanal 2, Köpenhamn, tel. Minerva 228

## CONTINENTAL-MOTORER

Fabriksnya A65-8 inkomma inom kort. Pris fritt Göteborg 5.960:—.

## Figge Bergman,

Kärralundsgat. 63 a, Göteborg, tel. 25 61 10

## FLYGELEVER

### FLYGPLANÄGARE — FLYGSKOLOR

#### PILOTBOKEN

Fullständig förarinstruktion för fpl Piper Cub L-4 finnes översatt och bearbetad i begränsad upplaga.

## Flyglärare Kjell Ahlberg,

Götgatan 5, Karlstad, tel. 513 19



Maj 1960

Redaktör och ansvarig utgivare: *Georg H Dérantz*. Adress: Kungl. Svenska Aero-klubben, Malmskillnadsgatan 27, Stockholm C. Telefon: 23 23 65 (växel).

Prenumerationspris: Endast helår 3:—.

Postgirokontonummer (KSAK) 555 70.

### Annonspriser och annonsformat

1/1-sida (130×185) mm 220:—

1/2-sida (130×90) mm 145:—

1/2-sida (62×185) mm 145:—

1/4-sida (130×45) mm 80:—

1/4-sida (62×90) mm 80:—

Radannonser (spaltbredd 62 mm)

millimeterpris 1:10



NUMMER 3 - ÄRGÅNG 3 - MAJ 1960



# Ny ordförande i KSAK

## Överdirektör Carl Ljungberg leder KSAK:s vidare öden

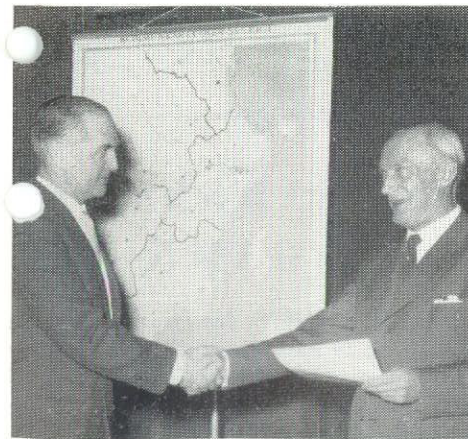
Vid KSAK:s årsmöte 26 mars 1960 valdes Överdirektören Carl Ljungberg till ny ordförande efter Direktören Per Eg Gummeson som innehåft posten sedan 1953.

Överdirektör Ljungberg är född 17 juli 1897, kom till Järnvägs- och luftfartsbyrån 1936 och blev 1945 ÖD för luftfartsmyndigheterna. Han avgick 1952, då han tillträdde befattningen som generalsekreterare vid den statliga internationella luftfartsmyndigheten ICAO i Montreal, vilken befattning han innehåft till 1959. Även under sin ICAO-tid har Carl Ljungberg samarbetat med FAI, som varit representerad vid ICAO:s konferenser.

KSAK är i de allra bästa händer!



Carl Ljungbergs första uppdrag som KSAK-ordförande var att till företrädaren Per Eg Gummeson överlämna KSAK:s Guldmedalj ...



... medan VU:s ordförande Bertil Florman fick på sin lott att kalla honom till Hedersledamot.

## Ett beriktigande

*Insänt av en minnesgod KSAK-medlem som själv var med redan som pionjär. KSAK-NYTT tackar för bidraget.*

I KSAK-NYTT nr 2, på sid 2, i artikeln KSAK 1900—1960: Världens näst äldsta aeroklubb har genom förbiseende influit uppgiften att "det var Svenska automobilklubben, senare KAK, som introducerade motorflygningen i vårt land genom att arrangera fransmannen Legagneux Gärdesuppvisning 1909".

Så var icke förhållandet. Det var i stället Svenska Motorklubben eller SMK, en dåtida "konkurrent" till KAK om motorintresset, som stod för evenemanget. Den dåtida Svenska Motorklubben vidtalade Legagneux (via ett danskt konsortium, som ägde flygplanet) att komma hit och göra några flygförsök på eftersommaren 1909. Tyvärr blev inte uppvisningarna i Stockholm vad man väntat, Voisin-biplanets 50 hkr Antoinette-motor gick nämligen endast sporadiskt under den tid, besöket i Stockholm varade. Men det blev dock ett par flygningar över Gärdet — på maximalt 10—15 m höjd! Den "förste svenske flygjournalisten" Eric Pallin kan in-tyga detta, ty han var med i planet som passagerare vid en av flygningarna, den 3 augusti 1909.

För uppvisningarna hade Svenska motorklubbens styrelse tillsatt en särskild kommitté. Ord-förande i denna var en av dåvarande Svenska aeronautiska sällskapets stiftare, den kände ballongpionjären, kaptenen *August Saloman*, numera ur tiden. Bland övriga krafter märktes Sveriges kände flygpionjär från åren omkring sekelskiftet, fabrikören *G. R. Nyberg*, bilmännen *Ivan G:son Thisell*, *Eric Lundvik*, *Carl Skånberg*, skridskomästaren *Ulrich Salchow* m fl.

För ordningens skull borde måhända här också konstateras, att de samtida pressnotiserna från 1909 hela tiden talar om planet som "Farmans aeroplan", "det Farmanska luftskeppet" o s v. Detta berodde väl närmast på, att den kände franske flygaren *Henri Farman* på sin tid köpte sina första flygplan (en hel rad) från bröderna Voisins flygfabrik, Frankrikes första. Troligen hade Legagneux biplan via Farman hamnat i det danska konsortiets händer.

Vi beklagar emellertid det lilla misstaget i nr 2 beträffande den arrangerande klubben och hoppas att Läsekretnen nu fått det rätta sammanhanget om "Motorflygningens introducerande i Sverige" klart för sig.



## Hanns Klemm 75 år

**KSAK-guld till det lätta flygets skapare**

Genom Dr Sölve Skerving-Wester anslöt sig KSAK till den stora skaran gratulanter på Dr Klemms 75-årsdag den 4 april. Hans pionjärgärning belönades av KSAK med guldplaketten, för vilken han till KSAK överbringat följande tackskrivelse:

"Die vielen Beweise der freundschaftlichen Verbundenheit mit mir und der anerkennenden Würdigung meines Lebenswerkes, die mir zu meinem 75. Geburtstag bezeugt wurden, haben mich tief bewegt. Ich danke Ihnen sehr für Ihr herzliches Gedenken. Besonders danke ich Ihnen für die ausdrucksvolle Ehrung meine Person durch die schöne Goldplakette.

Ihr Dr Hanns Klemm.

## STATSANSLAGET I HAMN

Riksdagen har bifallit den fyrtalimotion om bibehållande av statsanslaget till segelflyget, för vilken närmare redogjordes i KSAK-NYTTs februarinumner (1/60). Detta innebär att anslaget i år utgår med oförändrat belopp.

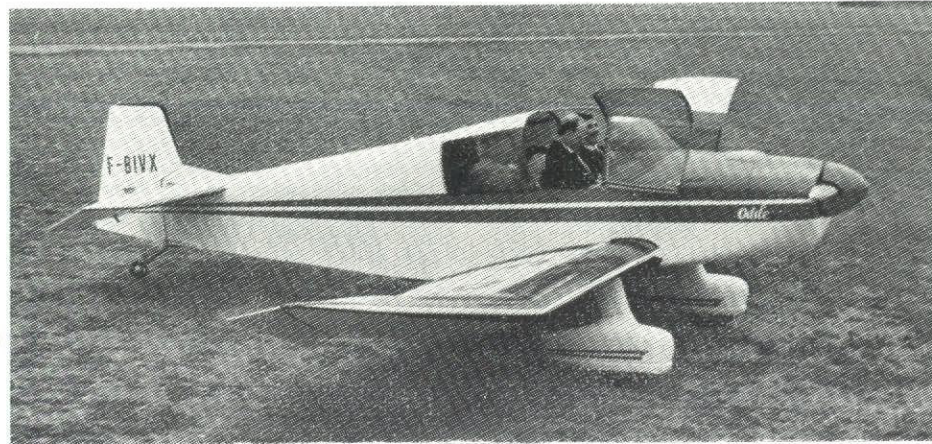
# EUROPARALLYT 59

*FAI:s Europarally räknas nog till de absoluta toppunkterna i årets kalender. För att stimulera till flitigt svenskt deltagande har Revisor S Forssén, Trelleborg, på följande rader berättat en del om sina upplevelser under 1959 års rally, där han deltog tillsammans med MFI-chefen Ingenjör Rudolf Abelin.*

KSAK har bett mig att berätta något om 1959 års Europarally för privatflygare som gick av stapeln den 17—20 juni i Holland, Belgien, Frankrike, Tyskland och Luxemburg. Det är någonting som man mycket gärna låter tankarna gå tillbaka till nu, när mörkret, kylan och stormarna börjar ge med sig och man kan börja planera för nya uppgifter. Många gånger under detta rally undrade jag varför inte flera svenskar var med, och föresatte mig att berätta för alla jag träffade om hur trevligt det verkligen var, och vilka möjligheter det varje år finns för

privatflygare i Europa. Det ordnas faktiskt varje år flera liknande rallys i olika länder, där man för en billig penning får tillfälle att dels gästa landet ifråga och dels träffa massor av likasinnade från andra länder.

Bakom årets Europarally stod FAI, alltså de europeiska nationella flygklubbarnas gemensamma organisation. Det hela började i Rotterdam. Dit strömmade den 17 juni från Europas alla hörn ett 80-tal privatflygplan och klubbflygplan av de mest olika typer och årgångar. Det var gamla Tigermothar tillsammans med hypermoderna tvåmotors Cessna 310, där fanns gamla "dubbelmotten", De Havilland Rapide, nylevererade små ensitsiga Turbulent, ryska Jak 18, spanska AISA, tjeckiska Sokol, danska KZ III, franska Jodel och många andra, och dit kom slutligen som enda svenska ekipage vännen Rudolf och jag i min gamla fina Messerschmitt Taifun. Den väckte återseendets glädje bland



## JODEL Ambassadeur

DR-105

3—4-sitsigt reseflygplan

Flygsträcka m. 3 pers. 950 km  
flygsträcka m. 4 pers. 500 km  
marschfart 190 km/t  
viktningfart 55 km/t  
Motor Continental 0-200-A 100 hkr

Med full bränslelast godk. för 150 kg i framsits och 108 kg i baksits.

Pris 33.600:—

Generalagent för  
Skandinavien:

SCAN-FLY A/S  
Köpenhamn

Stockholmskontor:

**FLYGREPORTAGE**

Bergsg. 25, Stockholm K

Tel. 11 06 00, 51 92 33

alla deltagande tyskar och en reporter från Rias, Berlins Radio, intervjuade för ett radioreportage.

I samband med landningen i Rotterdam var en ankomsttävling organiserad med en exakt färdväg sista minuterna, exakt ankomsttid (som meddelats ett par dar i förväg) samt pricklandning med motor. Det klarade vi så bra, att vi blev femma. Men i fortsättningen gick det förstås sämre.

I Rotterdam var vi, cirka 160 deltagande personer varav kanske 1/4 damer, Aero-Club Royal des Pays-Bas' gäster. Det började med gott holländskt öl och smörgåsar ute på flygplatsens restaurang i det vackra och varma vädret. Sedan inkvarterades vi i ett av Rotterdams flottaste och modernaste hotell. Bussfärd ned till hamnen. Där vidtog en rundfart i sightseeingbåtar i vad som sades vara Europas största och världens näst största hamn. En stunds vila och därefter supé med dans på yachtklubbens förnämliga restaurang. Holländarna var så perfekta värdar, att de skickade hem oss till hotellet redan vid 11-tiden med tanke på de kommande dagarnas strapatser.

Nästa morgon samma strålande men disiga väder, som sedan rådde praktiskt taget hela sommaren. Vi kördes ut till flygplatsen relativt tidigt och efter en kort briefing på engelska, tyska och franska gav vi oss av i en strid ström till Ostende i Belgien. En startlista var uppgjord, men det var inte många som följde den, utan man skickades iväg, när man var färdig. Vid starten fick man fem fotografier av kyrktorn, husgavlar, vägkors etc., som det gällde att finna på vägen till Ostende. De skulle befinna sig i några av en lista på tjugo orter i området mellan Rotterdam och Ostende. Skulle man vara säker om att finna dem, måste man alltså flyga kors och tvärs över alla dessa orter. Vi lyckades finna fyra, den femte var ett kyrktorn alldeles intill flygplatsen i Rotterdam.

I Ostende var belgiska flygklubben värdar vid en lunch på Kurhotel. Vi hann också sticka emellan med ett dopp i Engelska Kanalen, innan det bar iväg ut till flygplatsen igen för eftermiddagsetappen. Den gick till Vittel i Frankrike, en relativt lång sträcka, så att en del flygplan fick mellanlanda för tankning på vägen. Uppgiften var nu, att på vägen leta sig fram till en liten flygplats i norra Frankrike, flyga runt ett varv och avgöra vilka flygplantyper som stod uppställda på fältet. En lista på 22 olika typer hade man till ledning, men den bara förvillade, för där stod bara fyra franska Jodel-flygplan, därav två av samma typ, samt en vanlig Piper Cub.

Vittel visade sig vara en gammal fin, fransk kurort med ståtliga hotell, brunnsvatten, tennisbanor, golfbana och en bra flygplats, och allsammans stod till vårt förfogande, för nu var vi gäster av den förnämliga Aeroclub de France.

Inte ens den öl jag omedelbart beställde på mitt rum fick jag betala.

Det var inte lång tid till övers för uppsnygning och en aperitif i baren, innan samlingsen skedde till kvällens bankett. Vi blev väl fyllda med god fransk mat, franska viner och franska tal, och den kvällen blev vi som en enda stor familj, en känsla som sedan fanns kvar under hela återstoden av rallyt.

Det blev litet sent, för efter banketten vidtog cabaré med dans, men kl. 7 på morgonen nästa dag pinade jag mig upp för att hinna med en runda golf på den vackra och välskötta golfbanan.

Det var tryckande varmt fram på förmiddagen, när vi skulle starta, och alla var litet trötta, men inga sura miner märktes, och värdarna lät en stor bryggbarbil köra omkring på parkeringsplatsen som en tankbil och dela ut så mycket läskedrycker man ville ha. Ett par shorts var det enda vi svenskar kunde ha på oss, och skydd mot solen spände vi upp ett paraply inne i kabinen.

Det gällde att flyga till Koblenz i Tyskland där tyska aeroklubben skulle vara värd och därmed också svara för tävlingsmomentet. Man hade med tysk noggrannhet förberett briefingerna väl och delade ut skriftliga instruktioner och anvisningar i mängd om förbjudna områden, flygplatser på vägen, trafikförfarande etc., vilka alla tog emot med ett milt småleende och stoppade i portföljen för att aldrig läsa.

På startlinjen erhöles en tvåhundrausendels karta och instruktioner för tävlingsmomenten. De måste alltså läsas under flygningen i luften, samtidigt som det gällde att inte förlora orienteringen i det disiga vädret. Man skulle söka upp det område som kartan omfattade, följa en exakt färdlinje på 150 m höjd och i slutet på denna finna ett utlagt duktecken. Därefter skulle man flyga över ett fingerat nödländningsfält, vars hörn markerats, och ange hur långt och brett det var. Det sista var ju en utmärkt övning, men det första momentet blev alltför tufft betonat, därför att man utan att tala om det hade lagt ut flera duktecken med bara något hundratal meters mellanrum. De flesta blev lika glada som vi, när vi verkligen fann ett duktecken omedelbart till höger om nosen och angav dess utseende utan att ha en aning om att det rätta duktecknet var skytt av nosrakt fram.

Fin organisation i Koblenz med pojkar som kom omkring och hämtade väskorna, öl och mat och musik på flygplatsen och därefter i bussar till olika hotell. En kort vila och därefter samlingsen i rådhuset, mottagning av borgmästaren och stadens fäder med uppfriskande rhensk sekt och glatt samspråkande om dagens flygning, innan det var dags att promenera till en gammal fin flodångare med skovelhjul och allt,

som var inredd till en flytande restaurang. På den färdades vi nu uppför och nedför Rhen i den vackra kvällen, superade och dansade och tyckte att livet var ganska skönt.

Det blev morgon igen, och den sista sträckan skulle avverkas, nämligen till Luxemburg. Nu avstod man från alla andra tävlingsmoment än pricklandning med motor vid ankomsten. Vi kunde alltså flyga som vi ville och valde för vår del att flyga på låg höjd nere i Moseldalen och följde alla dess vindlingar och beskådade de gamla fina riddarborgarna på sluttningarna i höjd med oss eller rentav över oss. Vi höll i alla fall 150 meters höjd över flodytan nere i dalen.

Luxemburgs aeroklubb fyllde 50 år, och därför skulle den stora finalen äga rum där. Det började med bussfärd till ett utvårdshus med swimmingpool, där vi åt och badade. Därefter följde en mottagning i Luxemburgs rådhus. Franska tal och vin, men det var ingenting mot vad som senare förekom i den lilla kurorten Mondorf-les-Bains, där vi samlades några timmar senare för jubileumsbankett, och där bl. a. kommunikationsministern var närvarande. Glädjen stod högt i tak, även om den nog var blandad med ett stänk av vemod över att det roliga nu var slut, och att vi nu skulle skiljas åt. Disciplinen var vid detta laget litet dålig, för så fort någon började hålla tal på franska steg sorlet snabbt från alla som inte begrep franska, så att talaren fullständigt överröstades, men ingen tycktes taga illa upp för det.

Det var prisutdelning också, men det var ingen som tog särskilt högtidligt på tävlingsresultatet. Det var liksom från början underförstått, att de inlagda tävlingarna bara var ett medel att göra flygningarna intressantare och att få något att tala om. Tävlingsarna vanns sammanlagt av hr Geyer från Bonn i en Piper Cub, och själva hamnade vi på sextonde plats sammanlagt.

Vad var det för folk som deltog? Ja, det var en mycket brokig samling herrar och damer från hela Västeuropa och även från Polen. Där kom från England bl a de gamla fina gentlemännen i 60-årsåldern och f d stridsflygaren i RAF som hade blivit revisor, alla med fru. Där var det tyska f d jaktflygesset, general Galland, i en Klemm 107, alltid tillsammans med en tjock cigarr. Där var den glade fransosen med sin girl friend som hade dansuppvisningar på kvällarna, den spanske meteorologen som knappast kunde uttrycka sig på annat än spanska, den schweiziske industrimagnaten med sin privatpilot, en amerikansk f d airlinerkapten, Kruppverkens sympatiske, schweiziske chefpilot, den gemytliga holländske affärsmannen med sin söta danska fru, som skötte navigeringen med den äran, för att nu bara nämna några.

En sak förvånade egentligen mer än någonting annat, och det var att så gott som alla hela tiden letade sig fram, trots att det var mycket disigt i luften och många sträckor gick över mycket enformigt landskap där det verkligen gällde att hålla väl reda på kompass, klocka och karta. Tappar man en gång orienteringen, är det nästan hopplöst att komma rätt igen. Mig veterligen var det bara en av våra danska vänner som villade bort sig, och det var i Frankrike. För övrigt fick man i tävlingen 100 poäng för varje sträcka man överhuvud fullföljde.

Ja, rallyt var slut men för vår del tog vi chansen att tidigt nästa morgon sticka iväg till Paris och övervara den enorma flygutställningen och flyguppvisningen på Le Bourget. Därifrån gjorde vi nästa dag en nonstopflygning till Malmö till största delen över moln. Sen var vi ganska trötta.

Blev det dyrt? Förutom kostnaden för ca 10 timmars flygning var avgiften 160 kr, inkl. alla hotellrum, maten och drycken.

## Reparationer och översyner

på mindre flygplan av olika typer utföres snabbt.

Goda fackmän garanterar bästa utförande.

**FLYGVERKSTÄDERNA**

NORRTÄLJE

F N A

TEL. 0176 / 134 80

# Ett händelserikt årsmöte

Berättelsen över 1959 års verksamhet talar visserligen om den svåra kris KSAK genomgått under året, men vid årsmötet på Foresta den 26 mars 1960 var grundtonen genomgående positiv och präglad av äkta flygisk optimism inför framtiden.

Härnedan kommer några av de viktigaste ärendena att refereras. Det fullständiga protokollet har redan tidigare utsänts till styrelseledamöter och anslutna organisationer.

## ORDFÖRANDESKIFTE

Överdirektören Carl Ljungberg, återbördad till fosterjorden efter flera års internationell tjänstgöring i Montreal, efterträdde Direktören Per Eg Gummesson. (Se vidare denna tidnings första sida.)

## RIKTLINJER FÖR ANSLUTNING AV FLYGKLUBB

Den artikel om nybildning av klubbar, som fanns publicerad i närmast föregående nummer av KSAK-NYTT (2/60, sid 8) låg till grund för diskussionen. Fri konkurrens mellan nyttkomna klubbar och tidigare på orten befintliga ansåg flera talare önskvärd, givetvis under förutsättning att den nybildade klubben visar livskraft och att den redan befintliga klubben visat sig mindre effektiv. KSAK:s framgångsrika roll som medlare i fall där motsättningar uppstått mellan konkurrerande intressegrupper och sammanlutningar vitsordades av flera talare.

## FLYGLOTTERIET

En inbjudan hade gått ut till samtliga anslutna flygklubbar och modellflygklubbar med erbjudan att på särskilt goda villkor beställa flygdotter i fast räkning, där KSAK avstått från försäljningsvinsten på de klubb sålda lotterna, gav till resultat att närmare 28.000 3-kronorslotter förhandplacerades. Man hade också fått anteckna sig för ev 2:10-lotter. Om KSAK valde detta alternativ, skulle man visserligen i fast räkning kunna placera något mer än 31.000 lotter, men med ett väsentligt sämre ekonomiskt resultat. (Se sid 7!)

## FRIVILLIGA FLYGKÅREN

Grunden för organisationen hade före årsmötet fastlagts av Civilförsvarsstyrelsen och KSAK. Enligt den föreliggande utredningen avsågs varje län få en flyggrupp om 6 flygplan. Några av de större städerna skulle tilldelas ytterligare 1—2 grupper, vilket innebar att den Frivilliga Flygkåren i första upplägningen

skulle komma att bestå av sammanlagt 28 flyggrupper. Frågan om bidrag för standardisering av materiel och anskaffning av för uppgifterna lämpliga flygplantyper hade upptagits av KSAK.

Civilförsvarsstyrelsen hade haft mycket goda erfarenheter både av KSAK:s skogsbrandbevakning och av KSAK:s insatser under de civilförsvarsövningar som ägt rum i Malmö, Göteborg, Eskilstuna och Norrköping.

## SVERIGE TILL FALLSKÄRMS-VM

Sverige kommer genom Fallskärmsklubben att representeras vid VM i fallskärms hoppning i Bulgarien juli—augusti, meddelade Ordföranden i KSAK:s Fallskärmskommitté Kapten C Falkerheim. Han informerade om gällande säkerhetsbestämmelser och uppmanade flygdagsarrangerande klubbar att på allt sätt bevaka, att dessa bestämmelser undantagslöst efterföljdes. Medlemmar i det uttagna VM-laget skulle beredas tillfälle till träning under sommaren genom att företaga uppvisningshopp på av flygklubbarna anordnade flygdagar.

## OM BIDRAG FRÅN STAT OCH KOMMUN

berättade Göteborgs-klubbens sekreterare. (Redogörelsen återfinns på sid 17.)

## MOTIONEN OM FÖRSÄKRINGSFOND FÖR BERGFALKE

blev som väntat årsmötets huvudnummer. Denna fråga har en så vittomfattande betydelse för flygklubbarna att den ägnats en särskild artikel (sid 8.)

## KLUBBARNAS AVGIFTER SKALL HÖJAS

dock inte förrän nästa år, vilket samtliga klubbar rekommenderades att hålla i minnet då 1961 års avgifter i sinom tid behandlas inom respektive klubbar.

## GÄSTMEDLEMSAVGIFT

Segelflygchefsmötet 1959 hade enhälligt uttalat sig för, dels att medlemmar från gästade klubbar skulle, då så utan större olägenhet var möjligt, få tillfälle att flyga vid den gästade klubben, dels att varken inträdes- eller medlemsavgift skulle behöva erläggas om besöket endast gällde kort tid.

VU och styrelsen hade ur ordnings- och säkerhetssynpunkt velat rekommendera en mindre avgift för gästmedlemskapet. Årsmötet beslöt uttala rekommendationen till klubbarna att fast-

# FLYG- LOTTERIET

STARTAR

# 15 MAJ

- Nyaste SAAB 96 (42 hästar med flygkvalité!) utgör fyra förnämliga toppvinster.
- Flygfisken, den jättepopulära helpplastbåten från Malmö Flyg-Industri, komplett med motor.
- En lång rad ultramoderna TV-apparater från Philips.
- Förnämliga vinster för över 120.000 kronor!

LOTTPRIS 3:—

# Flygklubbarnas ömsesidiga skaderegleringskassa

Frågan om någon form av kollektiv försäkring för segelflygplan har länge dryftats. Vid segelflygchefsmötet i höstas var frågan före på nytt och efter mötet gick Rolf Algotson hem och grubblade och kläckte till slut ett förslag till gemensam skadeförsäkring som av Eskilstuna Flygklubb lades fram som motion vid årsmötet.

Årsmötet uppdrog åt styrelsen att tillsätta en kommitté som skyndsamt skulle utreda denna fråga. Redan samma dag tillsattes kommittén, som består av herrar Bertil Florman (ordf), S A Hansson, Rolf Algotson, Tage Hörkeby och generalsekreteraren.

Kommittén har satt högsta fart och redan före utgången av april framlades rapport till styrelsen med utarbetade stadgar, förvaltningsbestämmelser och försäkringsbestämmelser.

---

ställa en enhetlig gästmedlemsavgift som borde utgå med 5:— kronor. Meddelande om de klubbar som följde denna rekommendation skulle kungöras i KSAK-NYTT. (Vi kanske får återkomma redan i nästa nummer?)

## UTMÄRKELSER

*Direktör Per Eg Gummesson* fick guldmedalj och hedersledamotskap (vilket omnämns på tidningens första sida).

*Överste Stig Möller*, som avgått som FV-representant i KSAK-styrelsen hade tilldelats guldmedaljen.

*Civilingenjören Sven A Hansson* tilldelades guldplaketten för sina betydande insatser inom Stockholms Segelflygklubb, vars ordförandeskap han nu lämnar efter 10 år.

*Branchchefen Sven Rohlén* som kommer att lämna Gävlebygdens Flygklubbs styrelse i samband med sin utnämning till läns-skogsbrandinspektör tog initiativ till utnyttjande av klubbarnas resurser för skogsbrandbevakning och tilldelades guldplaketten.

*Bertil Johansson* och *Lennart Lönnberg* tilldelades silverplaketter för sina insatser inom Sundsvalls Flygsläskap.

*Ingenjör Stig Kernell* har i sin egenskap av flygbaschef i Gävleborgs län utfört ett viktigt pionjärbete på det organisatoriska området i syfte att framförallt höja bevakningseffektiviteten. För hans utomordentliga arbete hade KSAK:s styrelse beslutat tilldela Kernell nr 2 av Gösta Fraenckel-Diplomet.

Den första frågan kommittén hade att lösa var att den avsedda kassan skulle få en sådan utformning och status att ingen kollision med försäkringslagen uppstod. Samråd med försäkringsinspektionen gav vid handen att om förslaget genomfördes i enlighet med normer som angavs i motionen d v s i form av en gemensam kassa vars medlemmar ömsesidigt bistod varandra med bidrag, blir frågan fullt lagligt löst.

Kassan bildas genom att flygklubbar som innehar Bergfalke sammansluter sig och sätter in en viss årsinsats för varje flygplan typ Bergfalke; ett villkor är att om en flygklubb har flera Bergfalke måste samtliga dessa anslutas till kassan.

Kassan skall omhänderhas av en styrelse nämnd förvaltningsutskott vilket utses av kassan vid dess årsmöte. Förvaltningsutskottet utser därjämte en verkställande ledamot, som skall svara för det dagliga arbetet.

Årsmötet skall hållas i samband med segelflygchefsmötet före november månads utgång.

För varje år bestäms årsinsatsens storlek, självrisk, det max. ersättningsbeloppets storlek och det maximala belopp till vilket fonden bör få växa.

De förmåner som tillkommer delägarna i händelse av haveri är följande:

*Vid totalhaveri:* Annat flygplan ställes till förfogande mot erläggande av självriskbeloppet och en viss hyresersättning.

*Vid partiell skada:* Ersättning erhålles för reparationskostnader med avdrag av självrisk varjämte i händelse av längre driftsavbrott (över 14 dagar) flygplan ställes till förfogande enligt en särskild hyrestaxa.

För att kassan skall kunna komma i gång redan i år har kommittén åtagit sig att under innevarande år fram till årsmötet fungera som förvaltningsutskott och har i denna egenskap föreslagit en årsinsats av 450 kronor och en självrisk av 300 kronor.

Av kommittén utarbetat förslag är understyrelsens prövning och beräknas bli slutbehandlat i mitten av maj.

För tids vinnande har KSAK samtidigt tillställt klubbarna dessa förslag samt infortrat förhandsuppgift från klubbarna huruvida de har för avsikt att ansluta sig till kassan.

Under förutsättning av styrelsens principiella godkännande och att tillräckligt antal klubbar anmäler sig finns det utsikt till att kassan skall kunna komma i gång redan omkring mitten av maj.



## I segelflygets Mekka

Rubriken passar verkligen om St. Auban, en liten ort i sydöstra Frankrike i distriktet Provence vid foten av högälperna just där floderna Durance och Bleón mötas. Den rätta adressen till ett av världens största centra för högre segelflygutbildning är: Centre national de Vol à Voile, St. Auban sur-Durance, Basse-Alpes.

Auban har en flygplanpark på 38 stycken segelflygplan alla tipp-topp utrustade med instrument, syrgas och radio.

Genom kontoret i Paris erhöj jag ansökningsformulär och så småningom slutgiltigt besked att jag var välkommen. Efter en flygning på 1½ tim med Transairs nyförvärvade DC 6:a landade vi på söndagskvällen i Nizza och hamnade rakt in i den pågående karnevalen. Hela staden var rikt illuminerad, detta med anledning av att staden Nizza firar jubileum med festligheter och blomstertåg.

Efter ett par timmars stärkande sömn i en typiskt bred fransk säng, tog jag det lilla bergståget till St. Auban med tågbyte i en liten pittoresk by vid namn Digne. Man får inte glömma att vid beställning av tågbiljett till St. Auban

foga namnet "sur-Durance", då det i sydfrankrike finns 17 stycken St. Auban.

Flygplatsen ligger på en platå i dalgången Durance 450 m över havet med berg på ömse sidor vilket gör att segelflygning kan idkas vid alla vindriktningar. Speciellt utmärkande för denna segelflygplats är att det vid högt tryck alltid på förmiddagarna blåser NV vind som ibland på em går över till SV vind. Den nordvästliga vinden kallas "Mistral". När den kalla nordliga vinden sveper upp efter bergsryggarna och pressar upp den varma luften upp till 7.000—8.000 m höjd är det full rulle på flygplatsen, det är just den önskevind som alla segelflygare så frenetiskt jagar här nere för att uppnå den magiska diamanthöjden. Över flygplatsen passerar emellertid ett par trafikleder varför högsta tillåtna flyghöjd är 7.500 m, men det är ju mer än tillräckligt.

Det var alltså "le Mistral" jag var på jakt efter och den uppenbarade sig redan andra dagen av min vistelse där. Nu kom den med full kraft 15 sekundmeter i byarna, med den påföljd att 18 man tog sina efterlängtnade diamanthöjder den dagen.

Dagen började kl 8.00 med frukost kl 8.30, därefter kvickt ut till hangarerna, färdigställande av flygplan med färskas batterier och inkoppling av syrgasmaskerna. Så ut med planen till start. Kl. 9.30 meteorologi i lektionssalen, genomgång av väderleksutsikterna för dagen, vindriktning och temperatur på de olika flyghöjderna 2.000—7.000 m samt besked om var ev hög- och lågtryck befinner sig under dagen.

Här liksom på andra främmande flygplatser fick man börja med att med flyglärare företa ett par inflygningar. Detta skedde på en Bréguet 904. Som lärare hade jag den inte helt okände M. Rosleu. Han ingår i det franska VM-laget. För att lättare hålla reda på alla plan som kretsade över och i närheten av flygplatsen var fem väderstreck uppkallade efter resp by, bergshöjd, kloster eller fabrik, dessa positionsbestämmelser utpekades vid inflygningarna och vidare skall förare varje halvtimme till markstationen uppge flygplanets position, höjd, variometerställning och vid högre höjder även ange återstående syrgasmängd.

Andra dagen kom återigen Mistralen. Kl 10.30 var det så min tur att med en Javelotte (glidtal 24) försöka ta mig upp till 7.000 m.

Bogseringen var kyttig. Efter 800 m kopplade jag ur över en liten bergby Malfogasse där jag fick tag på en rotor med ett varierande stig på 1—3 m. Ett öga på variometern och ett noggrant markmål i vertikalen. Rotorn är i regel relativt smal och man får hela tiden ligga och malla in sig efter dess rörelser. Jag cirkulade upp till 2.000 m där stiget började ta slut, sökte mig i SV riktning mot Montagne de Lures topp för att där söka lämplig uppvind. Efter en snabb flygning kommer jag in i jämn stigande fön som jag hittar med ledning av ett bakomvarande Moazagotmoln. Nu är det bara att hålla rätt hastighet. Höjdmätaren valsar runt, varv efter varv. Stiget ligger mellan 5—7 m på variometern. Syrgas på, det går lite fumligt med stelfrusna händer, men flygplanet stiger som en kork i ett vattenglas.

Att flyga på detta sätt är ungefär som att sitta hemma i en skön lästol, nu kl 13.00 är min positionsangivelse ner till St. Aubans starter: "Montagne de Lure, höjd 6.000 m, 5 m stig pr sek. Syrgasmätaren står på  $\frac{3}{4}$  d v s nästan full. Utanför har vi  $-40^{\circ}$  C, men väl påpälsad med en lånad färskinnisfordrad läderoverall från Aeroklubben i Malmö glömmer jag hur tung den varit att känka på under nedresan. Sikten här uppe i flödande sol är fantastisk. Rakt i norr sticker Mont Blanc upp sin vita topppluva. Dit är det minst 15 mil. Den når 4.800 m höjd. Alpvärldens vita bergsmassiv lyser som nytvättade skjortor på klädstrucket. I söder skymtar Medelhavet i ett blåviolett distöcken och så tystnaden när jag svävar fram avnjutande den grandiosa utsikten. Nu förstår jag hur alpinisten

## Jodel byggkurs

27 juni—9 juli

Johannesbergs flygplats, Västerås

Kursen genomföres i flygförvaltningens verkstadsskola tillhöriga lokaler medan inkvartering och utspisning arrangerats på Lövudden.

Kursen är förbehållen sådana deltagare som redan föresatt sig att bygga ett eget flygplan och elevantalet är därför maximerat till åtta.

Avgiften för bygglicens och komplett ritningssats skall erläggas i förskott (350:—) jämte kursavgiften (beräknad till 300:—).

Anmälan skall vara inne senast 12/6.

**Övriga upplysningar  
och anmälningsformulär  
rekvireras från**

**KSAK, Malmskillnadsgatan 27,  
Stockholm C.**

känner det när han äntligen når sin eftertraktade bergstopp och skådar ut över den vita världen.

Nej, tiden går fort, det är dags att gå ner, höjdmätaren visar på 7.500 m och högre är ju inte tillåtet. Kölden börjar bli besvärlig. Jag söker efter St. Auban på nordlig kurs. Efter en kvart ser jag floden Durance och den närliggande kemikaliefabriken "Piney" som stundtals spyr ut sina blå-röda avgaser och där dyker flygplatsen upp på samma gång som värmen återkommer till de a domnade fötterna. Vinden är hård, så jag står på näsan mot landningsmärket med fulla klaffar. Kamraterna är ivriga att få veta resultatet av dagens flygning. När de hör att diamanthöjden är klarad blir det hjärtliga syd-ländska scener.

Glädjen står högt i tak för var man so kommer ner med höjdvinsten, och när Mistralen nu äntligen efter lång väntan lät sina kalla vindar svepa över trakten hade man fått sina innerligaste önskningar uppfyllda.

Tack St. Auban! — Vill någon veta mera står jag gärna till tjänst med en smalfilm och ett käseri om min vistelse vid segelflygets Mekka.

Sten Jensen,  
Lund

## KIRUNA FLYGKLUBB

har fjällflygsektion  
med eget fiskevatten

En vid första påseendet ganska trivial liten trycksak ligger på redaktionsbordet, Stadgar för Kiruna Flygklubbs Fjällflygsektion. Titeln lockar till närmare studium och det blir sannernligen en givande läsning.

Bara det förhållandet att en sektion inom en flygklubb står med egna stadgar är ju värt en viss grad av uppmärksamhet. Att den exklusiva sammanslutningen som Fjällflygsektionen innebär kräver egna alldeles speciella stadgar kommer man snart underfund med.

Sektionens ändamål är i korthet att bistå räddningstjänsten, bibringa medlemmarna fjällflyg, fjällvana och trygghet under fjällflygning, samt att ge medlemmarna tillfälle till sportfiske på av sektionen disponerade fiskevatten och att bedriva fiskevård. Flygningen och fisket tar ungefär samma utrymme i anspråk bland stadgeparagraferna.

Medlemsantalet är som sagt i stadgarna begränsat till sextio, men "Tillfälligt medlemskap kan efter den 1 juli beviljas inträdessökande genom enhälligt beslut av styrelsen". Det finns sålunda en liten chans för en vanlig dödlig att få prova på detta nordkalottfolkets speciella njutningsmedel.

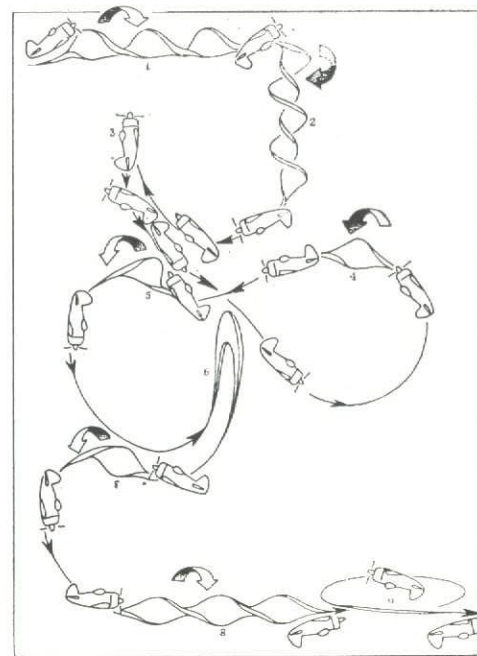
För övrigt kan nämnas att man inom Kiruna flygklubb förbereder något så exklusivt som ett Nordkalottsrally. Vi får säkert anledning återkomma med stora rubriker.

### KSAK-GARANTI MEDGER DRIVMEDELS-

#### KÖP HOS FV

Det förekommer emellanåt, att flygplan som tillhör KSAK-medlem eller KSAK-ansluten flygklubb, vilket har tillstånd att begagna FV tillhörig eller av FV utnyttjad flygplats, måste förnya sitt förråd av drivmedel på sådan flygplats. Ersättning för sådant uttag uttas av flygförvaltningen med ledning av månadsrapporter från resp. flottilj.

Nu har KSAK ställt en generell garanti, som berättigar organisationens medlemmar att på detta sätt uttaga flygdrivmedel från FV. Till KSAK anslutna klubbar och deras medlemmar äger sålunda mot uppvisande av medlemskort erhålla tankning av sina flygplan jämlikt Int'l mom 497. Vid uttag för flygklubb skall befohgenheten härtill särskilt styrkas.



# VM

## i konstflygning

För första gången kommer i år VM i konstflygning att anordnas. Tävlingen äger rum i Bratislava den 28 augusti—4 september.

Tävlingen omfattar två obligatoriska program och ett program efter förarens val. Ett av de obligatoriska programmen innehåller följande:

1. En och en halv kvick-roll åt höger.
2. Ryggspinn två och ett halvt varv åt vänster.
3. Vertikal stigning från ryggläge — stjärtglidning.
4. Topproll åt höger.
5. Halv kvick-roll åt vänster under minst 45° stigning — upptagning.
6. Vertikal stigning — stallad sväng åt höger — vertikal dykning.
7. Långsam halvroll åt vänster under minst 45° stigning — upptagning.
8. En och en halv långsam roll åt höger.
9. Sväng i ryggläge åt vänster 360°.

Det andra obligatoriska programmet har ungefär samma sammansättning men omfattar bl a looping utåt.



## Badtur till Medelhavet



En flygfrälst familj kan man kalla trion Willard, Viran och Olle Ringstrand, som verkligen utnyttjar sin Tri-Pacer SE-CDA till nytta och nöje.

Se bara vad den flygsinnade familjen fått uppleva enbart under april månad:

Skärtorsdagen den 14 april: Start Bromma—Malmö—Hamburg (övernattnig).

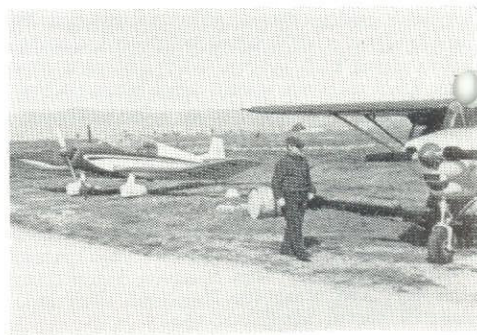
Långfredagen den 15 april: Hamburg—Frankfurt—Basel—Genève (övernattnig).

Påskafton den 16 april: Genève—Marseille—Barcelona (övernattnig).

Påskdagen den 17 april: Man hade planerat att bada hela dagen i Barcelona, men familjen tyckte att vattnet var i svalaste laget, varför man flög till Valencia, där det var 22° i vattnet. Efter en härlig baddag återvände man till Barcelona (övernattnig).

Annandagen den 18 april: Barcelona—Montpellier—Lyon—Strasbourg (övernattnig).

19 april: Strasbourg—Hannover—Kastrup—Bulltofta och som avslutning på den lilla b-trippen mörkerflygning Bulltofta—Bromma.



Öv. t. v.: Alpmassiv i Sydeuropa under Tri-Pacerns skuggande vinge. - Und. t. v. Flygstrion Ringstrand klar för start. - T. b. därom: I Barcelona fick Tri-Pacern sällskap med en Jodel. - Denna sida t. b.: Nitisk tullman i Marseille. Smuggelgods i navkännan? - Därunder: Valencia i sol med 22-gradigt Medelhav.

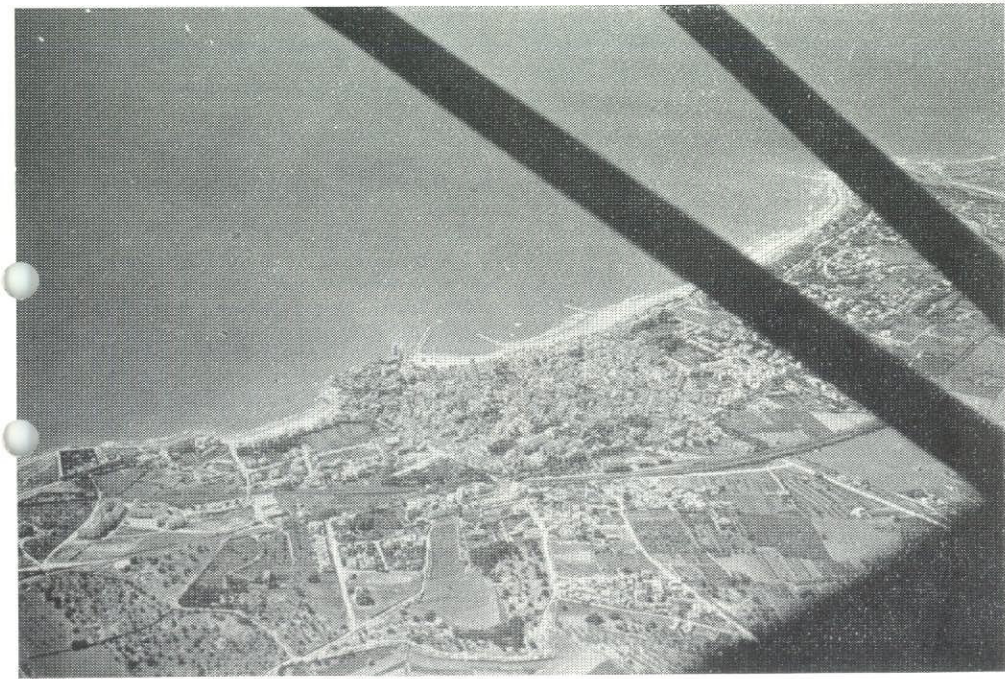


Sammanlagt 6.000 km och en total flygtid på 38 timmar, idealsemester med ett helt album strålande flygbilder.

Dessutom har man under april flugit en hel del på hemmaplan, gjort en extra tripp till

Malmö, flugit till Mariehamn och ätit frukost och sist men inte minst avverkat sammanlagt 11 timmar för civilförsvaret.

Den ringstrandiska Tri-Pacern har sannerligen fått göra rätt för sig.



# Två månader kvar för ”Skyttetaxan”

Segelflygarnas länge åtnjutna förmån att företaga ”tjänsteresor” på SJ med 40 % rabatt upphör definitivt med utgången av juni månad 1960. Detta meddelades redan i juni numret av KSAK-NYTT 1959. Kungl. Järnvägsstyrelsen påpekar emellertid att skyttetaxan kan tillämpas för resa som påbörjats före den 1 juli 1960.

De blommor som alltjämt kan plockas i ”SJ-rabatten” är kanske för oss inte lika utpräglade nyttoväxter, men det skadar inte att studera följande rabattmöjligheter som offererats:

### Sällskapsresa

Grupp om minst 10 personer erhåller 25 % rabatt på enkel eller tur- och returbiljett i 1 eller 2 klass, för minst 25 personer är rabatten 35 %. Halv snälltågsavgift.

Består grupp av minst 15 vuxna betalande får en ledare medfölja avgiftsfritt.

### Skol- och förenings ungdom m m.

Skol- och förenings ungdom (scouter m fl) under 20 år jämte lärare/ledare (en per begynnande 9-tal ungdomar) betalar endast 37,5 % av enkel 2 klass biljett för vardera reseriktningen. Halv snälltågsavgift. Avgift för minst 10 personer.

Skolungdom över 20 år och studerande vid högskolor m fl jämte lärare (en per begynnande 9-tal ungdomar) betalar vid studieresor (under lärares ledning) endast 50 % av enkel 2 klass biljett för vardera reseriktningen. Halv snälltågsavgift. Avgift för minst 10 personer.

### Idrottsresa

Alla aktiva idrottsmän — kvinnliga och manliga — samt ledare och funktionärer i svenska idrottsföreningar, vid deltagande i utlysta tävlingar, kurser o s v, reser fram och åter till samma pris som för enkel biljett. Halv snälltågsavgift. Avgift erlägges för minst 6 vuxna personer.

Kommer man inte upp till 6 personer i ett lag kan två eller flera lag på samma ort resa tillsammans för att komma upp till minimiantalet och få rabatt.

### Billiga endagsresor för skol- och förenings ungdom m m

Fram- och återresa samma dag i 2 klass. Avgift för minst en skolklass eller minst 10 föreningsungdomar, fri resa för en ledare per varje begynnande 15-tal ungdomar.

Avgift 3,5 öre per km dock minst 3,50 per person. Halv snälltågsavgift.

### Mötesnedsättning

Vid individuella resor till och från möten, kongresser, kurser etc medges i allmänhet rabatt med 25 % på priset för tur- och retur biljett i 1 eller 2 klass, vid resa av minst 50 km i en riktning.

Nedsättningen beviljas av järnvägsstyrelsen.

## Ålleberg 1960

### 20-årsjubileet förberedes

Ållebergs-skolan fyller 20 i sommar. Hur jubileet skall firas vill KSAK ännu inte avslöja, men vi kan konstatera att skolans popularitet ständigt tilltar, t o m så till den milda grad att årets kurser redan nu (innan någon som helst inbjudan gått ut till klubbar och flygintresserad allmänhet) är i det närmaste fulltecknade.

Segelflygskolan Ålleberg hålls i år öppen under tiden 21 maj—7 augusti och inrymmer följande kursprogram:

|  |                         |
|--|-------------------------|
| DK C I, fullständig kurs, flygstart            | 12/6— 9/7               |
| DK C II, ” ” ” ”                               | 10/7— 6/8               |
| S-kurs, Certifikatkurs ” ”                     | 12/6— 2/7               |
| Instrumentflygkurs, instrumentflygutbildning   | 12/6— 2/7               |
| F-flygning, fortsatt segelflygutbildning       | 12/6— 2/7               |
| Segelflygläroverkurs I, instruktörsutbildning  | 21/5—12/6 <sup>1)</sup> |
| Segelflygläroverkurs II, instruktörsutbildning | 16/7— 7/8 <sup>1)</sup> |
| Byggleddarekurs, instruktörsutbildning         | 19/6— 9/7 <sup>1)</sup> |
| T-flygning, träningskurs                       | 2/7—10/7 <sup>2)</sup>  |

Anmälningsblanketter och detaljupplysningar kan erhållas från KSAK.

För första gången måste KSAK med beklagande konstatera att det inte blir någon kurs för modellflyginstruktörer under säsongen. Tänk om de Höga Herrarna som beslutat om indragning av modellflyganslaget verkligen visste hur många skickliga flygtekniker som fått sin utslagsgivande yrkesorientering vid våra instruktörskurser, då skulle man säkert inte behöva avvisa alla dem som nu förgäves inriktat sig på att under 14 innehållsrika Ållebergs-dagar få berika sitt flygkunnande för att kunna ta hand om nya generationer av flygbitna ungdomar ute på klubbarna.

<sup>1)</sup> Anmälan sker genom flygklubbarna.

<sup>2)</sup> Deltagarna i denna kurs är särskilt utsedda av KSAK.

# LIBELLE - LAMINAR

## Nytt östtyskt segelflygplan i högsta klassen



VEB Apparatenbau i Lommatsch presenterar ett nytt högvärdigt segelflygplan med glidtal 1:36. Vingarna med laminarprofil är utförda i normal träkonstruktion men klädda med spegelblank duralplåt. Bakkanterna är försedda med ställbara klaffar.

Följande prestanda redovisas:

Spännvidd 16,50 m; längd 6,60 m; höjd 2,12 m; bäryta, total 14,85 m<sup>2</sup>; tomvikt 280 kg; tillsatsvikt 100 kg; bärytebelastning 25,6 kg/m<sup>2</sup>; bästa glidtal 36 vid 88 km/t; lägsta sjunkhastighet 0,65 m/s vid 76 km/t, landningshastighet 62 km/t, maxfart i vinschstart 100 km/t, i flygstart 130 km/t, i glidflykt 200 km/t.

### HAN HAR UPPTÄCKT SEGELFLYGET

Robert N Buck är flygkapten i transatlantisk linjetrafik och har flugit motorflygplan sedan var 16 år, då han satte nytt transkontinentalt hastighetsrekord för juniorer på sträckan New York—Los Angeles, till på köpet i bägge riktningarna. Efter 18.000 timmar som trafikflygare har han, enligt egen utsago, just upptäckt vad det vill säga att verkligen flyga.

I en lovsång till Segelflyget redovisar han sina intryck. Det sker i en synnerligen läsvärd artikel ”Följ med och prova Dina vingar”, som finns publicerad i majnumret av Det Bästa, som just nu ligger på diskarna. Köp tidskriften för

Din egen del och se till att alla Dina vänner och bekanta får tillfälle att läsa kapten Bucks trevliga artikel. Det har både de och segelflyget glädje av.

### EN AMBITIÖS FLYGKLUBB

#### Linköpings Flygklubb har egen tävlingskalender

Linköpingsklubbens framgångar i Motorflyg-SM under åren är ingen tillfällighet. Få klubbar lägger ner ett så målmedvetet arbete på flyg- och tävlingsträningen.

Klubbens egna tävlingar och planerat deltagande i andra tävlingar redovisas i ett program som tillställs samtliga klubbmedlemmar. Så här ser programmet ut:

1. Uppmjukningstävlingen ”The Red Track” april.
2. Vårtävling 8 ev 15 maj. Tandläkaren K G Palmkvists VP.
3. Klubbävling SAS—LFK den 22 ev 29 maj.
4. Stjärnpokalen i Jönköping 4—5 ev 11—12 juni.
5. Flygrally i augusti.
6. ”The Piper Cub” 7 ev 14 augusti. ANA-Flygs VP.
7. SM i motorflyg 20—21 augusti.
8. NMT i Norge.
9. LFK Klubbmästerskap 18 ev. 15 september. C Smith's VP.
10. Hösttävlingen ”The Yellow Track” 9 ev 16 oktober. Dr N Heidenströms VP.



# SEGELFLYG-VM I JUNI

## De fyra nordiska länderna möts för första gången

I KSAK-NYTTS marsnummer meddelades namnen på de 26 anmälda nationerna. Vid anmälningstidens utgång var antalet oförändrat. Japan hade som väntat kommit till men i stället hade Rumänien av någon anledning dragit sig tillbaka. De väntade anmälningarna från Argentina och från Sydafrikanska Unionen hade uteblivit.

För första gången är samtliga nordiska länder med, inklusive Island.

Sverige deltar med Sven "Fakiren" Jonsson (Zugvogel IV), och två man i standardklassen, Per Axel Persson (Zugvogel IV a) och Irve Silesmo (KA 6 BR). Svensk nationsledare blir Olle Håkansson, Karlstad och följande medhjälpare har anmälts:

Persson: Börje Wallin, Harry Molander och Kurt Heidfors.

Silesmo: Hans Scherlund, Sture Bloom och Ute Silesmo.

Jonsson: Hugo Hassel, Klas Nyman och Bertil Sjöblom.

Danmark deltar med Harald Jensen (Skykrafte) och i standardklassen med Jørgen Friis (Mucha Standard) och Niels Sejstrup (KA 6 BR).

Finland deltar med Harald Tandefelt (KA 6 CR) och i standardklassen med Jorma Jalkanen (Pik-3c) och Olavi Rautio (Pik-3c).

Island har bara en man med, Porhalur Filippusson (KA 6) i standardklassen. Svenskarna känner honom väl från träningslägret på Älleberg 1957.

Norge tävlar i standardklassen med Eivind Backe-Mathiesen (Zugvogel IV), även han med i 1957 års Ällbergläger, och Tor Johannesen (KA 6 B).

Både ettan, tvåan och trean från standardklassen i 1958 års VM i Polen finns med, mästaren Adam Witek startar i standardklassen med SZD-Foka, 2:an Pelle Persson har vi redan omnämnt och 3:an Heinz Huth flyger KA 6 BR, också han i standardklassen.

Günther Haase, som vann öppna klassen 1958 flyger i samma klass Phönix, världens första plastsegelflygplan, presenterat i förra numret av KSAK-NYTT.

Bland deltagarna märks vidare ett par amerikaner, vilkas namn pryder FAI:s tabell över aktuella världsrekordinnehavare. Båda startar i öppen klass, Richard Johnson (RHJ-6) som har världsrekordet i distansflygning med 861 km och Richard Schreder, innehavare av tre (!) hastighetsrekord på triangelbana, 100 km 107 km/t, 200 km 108 km/t och 300 km 97 km/t.

Tävlingarna äger som tidigare meddelats rum 4—19 juni i Butzweilerhof i trakten av Köln.

## Trafikflygpionjär och flygares

### fick Stockholms-Tidningens guldmedalj

Årets St-T medaljörer har utsetts. Det blir två man som tilldelas 1959 års medalj, Åke Duvander, SAS och Ceylon Utterborn, SAAB.

Åke Duvander presenteras av St-T som en av pionjärerna för det svenska och skandinaviska trafikflygets expansion efter kriget. Som förste svensk flög han över Atlanten till New-York och han förde det första planet till Sydamerika. Han har vidare gjort en internationellt uppskattad insats för att utveckla och standardisera piloternas tekniska skolning.

Ceylon Utterborn blev i ett slag känd bland flygexperter över hela världen genom sin mäs-

terliga uppvisning av SAAB-35 "Draken" vid flygutställningen i Paris förra året, där en enhetlig sakkunskap utnämnde honom till nummer ett bland världsflygare som kommit för att visa upp världens modernaste flygplan.

KSAK-NYTT instämmer i hyllningskören! Stockholms-Tidningens Guldmedalj, som ursprungligen bar inskriften "för årets flygarbragd" utdelas numera även "för svensk flygar-gärning".

Hittills har följande piloter belönats med den förnämliga utmärkelsen: 1938: F Bismarck, 1939: K G Lindner, 1940: G Magnusson och Å

Sundquist, 1941: T Andersson, 1942: E Boberg, 1943: C Smith, 1944: A Norberg, 1945: M Lindholm, 1946: —, 1947: C G von Rosen och P A Persson, 1948: —, 1949: O Klinker, 1950: S O Olson, 1951: J Gaston-Portefaix, 1952: O Arbin, 1953: E Smitt, 1954: B Olow och B Frykholm, 1955: G Lindow, 1956: A Gundersen och R Adefelt, 1957: S Båld, 1958: L E Larsson, 1959: Å Duvander och C Utterborn.

## RAPPORTERING AV KOLLISIONSTILLBUD

Luftfartsstyrelsen och Chefen för flygvapnet har med hänvisning till 11 kap 7 § i den nya Luftfartslagen beslutat att kollisionstillbud på samma sätt som luftfartsolyckor skall utredas av en undersökningskommission, där erforderlig teknisk och juridisk sakkunskap är företrädd.

I ett nyttgivet Informationscirkulär 25/1960 av den 6 april påpekas, att avsikten med "airmiss-rapporteringen" i första hand avser att ge myndigheterna en klar uppfattning om de svagheter som kan vidlåda det nuvarande trafikledningssystemet, inte att komma åt trafiksyndare i luften.

I samma INFO lämnas utförliga anvisningar för under vilka omständigheter den förefintliga blanketten "Airmiss Report" skall ifyllas och insändas.

## SPARV I TRANEDANS

FAI meddelar att en tysk organisation "Club der Luftfahrt" genom flygattachéer och ambassader i Bonn sökt komma i förbindelse med flygare i respektive länder, vilka skulle inbjudas till "International Aerial Meetings" 14—16 maj 1960.

Denna organisation står helt utanför den erkända tyska aeroklubben och är sålunda inte heller representerad i FAI eller sanktionerad av en internationella flygfederationen.

Det är inte KSAK bekant, huruvida några svenska flygare planerat att delta, eller om svenska piloter utan KSAK:s vetskap inviterats. För den händelse så skulle vara fallet vidarebefordrar vi härmed FAI:s svartlistning av Club der Luftfahrt och erinrar om att de piloter som mot FAI:s och de nationella aeroklubbarnas önskan deltar i av denna klubb arrangerade evenemang riskerar att bli avstängda från evenemang anordnade av FAI-anslutna organisationer.

## KOMMUNALT STÖD ÅT AEROKLUBBEN I GÖTEBORG

Vid KSAK:s årsmöte berättade sekreteraren i AKG Georg Wiklander om de goda resultat man nått genom kontakter med de lokala ungdomsvårdande myndigheterna. Det skadar säkert inte att var och en på sin ort bevakar de flygiska intressena och därför återger vi Georg Wiklanders redogörelse in extenso:

De växande ungdomskullarna, de fria lördagarna och ungdomsbrottsligheten har aktualiserat fritidsproblemen och såväl stat som kommun är aktivt intresserade i ungdomsverksamheten. Från 1 januari 1961 blir bestämt i lag att barnavårdsnämnderna skall aktivt leda och stödja ungdomsverksamhet. Ungdomsbyråerna-barnavårdsnämnderna kommer då att gripa in i ungdomsarbetet.

Efter år av studier, även utomlands, arbetar barnavårdsnämnderna efter de linjer man ansett vara de bästa var för sin ort. I Göteborgs nya giv har Aeroklubben med den flygiska verksamheten nått fram till:

Modellflyg vid 11 ungdomsgårdar-slöjdstugor (i många år har vi haft en enda lokal). Ungdomsbyrån håller oss gratis med lokaler, bekostar vårt material (byggsatserna) och avlönar instruktörerna med kr. 5:50 per timme, i vissa fall upp till 7:— kr. Instruktörerna tas ut av oss bland våra skickligaste medlemmar. Vi räknar med att komma upp till 30-talet lokaler stan runt.

Därutöver kommer vi att få byresbidrag för våra tre lokaler där vi håller till med motor- och segelflyg och vårt kansli.

Inredningsbidrag med kr. 500:—.

Kursavgifter beviljas oss för varje deltagare på Tånga Hed i sommar. 5 instruktörer på Tånga Hed erhåller bidrag med 250:— kr vardera. Modellflyget kommer att arrangera fyra kurser i sommar, 2 praktiska och 2 teoretiska med ekonomiskt underlag från ungdomsbyrån.

Fritidsgrupper om minst 10 och max. 25 deltagare med kurser i 10 veckor och med 2 tim. verksamhet pr vecka. Dels ställer man visst belopp pr medlem till förfogande och dels bekostar man materialet.

Material och verktygskostnader har lovats oss.

Staden har därtill lovat ett belopp (max. 3.000:—) för rep. och inredning av vårt kansli-sekretariat.

Det skulle glädja oss uppriktigt om vi i kommande nummer av KSAK-NYTT finge presentera resultaten av ett gott samarbete mellan myndigheter och flygklubbar på andra orter. Göteborgsinitiativet är sannerligen väl värt att följars.

## ANKOMSTTÄVLING

I samband med flygdagen den 15 maj 1960 på Bulltofta flygplats, Malmö, inbjuder Aeroklubben i Malmö till *Nordisk ankomsttävling*.

Flygdagen bjuder på ett omväxlande och digert program. Inte minst kommer intresset att koncentreras till ankomsttävlingen, som kombineras med bedömningslandning.

Aeroklubben hoppas därför på ett stort deltagarantal från såväl Sverige som övriga Nordiska länder. Efter programmets slut anordnas gemensam måltid för de i tävlingen deltagande flygplansbesättningarna. Tillfälle ges att studera en utställning av moderna skol- och reseplan. Flygarnack och samvaro med flygarkamrater under trevliga former kommer att fylla ut tiden så länge dagen varar — och kanske längre.

Anmälan om deltagande med uppgifter om flygplantyp, registrering och besättningens storlek sändes absolut omgående till Aeroklubben i Malmö, *Malmö 16*. Varje anmäld deltagare kommer i god tid att få närmare informationer om tävlingens uppläggning. Hotellrum kan ordnas genom klubbens försorg.

Med hänsyn till trafikintensiteten på flygdagen — linjetrafiken skall även gå som vanligt — måste alla deltagande plan vara försedda med radio. Frekv. 118,7 och 119,7 Mc/s kan användas.

### AKG rapporterar:

## Hjälpflyg - första året

Följande redogörelse från Aeroklubben i Göteborg avser klubbens hjälpflygverksamhet under 1959.

Total hjälpflygverksamhet: 136 tim. uppdelade på följande grenar:

|                     |          |
|---------------------|----------|
| Målgång             | 111 tim. |
| Civilförsvarsövning | 20 „     |
| Brandspaning        | 3 „      |
| Sjöräddningsuppdrag | 2 „      |

Antal förare: 17 stycken.

I verksamheten har använts flygplan av typ Auster och GV 38.

Målflygningen har bestått i flygning på varierande höjder för både visuell- och radaruppföljning, attackflygning mot förband, markering av minfällning under de stora marina övningarna på västkusten samt spaning mot kamouflerade ställningar, varvid militär personal medföljde.

## Motorflygchefer och tekniskt ansvariga



**BERTIL OLSSON**  
Tekniskt ansvarig **T 22**  
vid **Blekinge Fk**  
f: 18.6.34. MM-cert. 359  
Stationsmekaniker.  
Adress: Södermarksvägen 9, Kallinge.  
Tel: arb. 629.



**SVEN HEDMAN**  
Tekniskt ansvarig **T 23**  
vid **Karlskoga Fk**  
f: 21.8.20. MM-cert. 2  
Mekaniker  
Adress: Hantverksgatan 12 B, Karlskoga  
Tel: bost 354 15, arb. 360 00/41 28.



**ULF WIBERG**  
Motorflygchef **M 30**  
vid **Blekinge Fk**  
f: 6.4.33. A-cert. 40 19  
1. Flygnavigatör  
Adress: Blasius Königs-gatan 21 B, Ronneby.  
Tel: bost. 10 89, arb. F 17.



**STIG RYDBERG**  
Motorflygchef **M 31**  
vid **Karlskoga Fk**  
f: 30.6.29. A-cert. 36 50  
1. Assistent  
Adress: Hantverksgatan 12 D, Karlskoga.  
Tel: bost. 331 68, arb. 361 00/119.

Civilförsvarsövningarna den 12—14 juni bestod av trafikdirigering, spaning och fingerad radiakmätning. Övningen genomfördes med utmärkt gott resultat.

Brandflygningarna innefattade en övning tillsammans med tre brandkärer utanför Göteborg, samt en begärd spaning mot en skogsbrand.

Sjöräddningsflygningen var en begärd spaning efter försvunnen båt, dock utan resultat.

Alla flygningarna under året ha genomförts utan minsta driftstörning.

## NY FART PÅ DET NORDISKA SAMARBETET

# Nordiska Modellflyglandskampen

### blev finsk lagtriumf

Danska, finska, norska och svenska modellflygare möttes i Nordisk landskamp i Tammerfors den 20 mars.

Lagtävlingen vann Finland samtliga klasser medan ställningen Sverige—Finland blev 2—1 i de individuella tävlingarna.

Nordiska modellflygpokalen hamnade i år i Finland, som vann lagtävlingen totalt med 8.052 poäng, Sverige blev tvåa med 7.519, Norge trea med 4.861 och Danmark fyra med 2.334.

Segelmodellklassen vanns av Bror Eimar, Sverige, som i likhet med tvåan Pentti Ella, Finland, fick maxtid, men segrade i skiljeflygningen med 179 sek mot 45.

I gummimotorklassen blev det omflygning mellan tre finnar. De två bästa fick i första omflygningen båda 210 sek, medan i andra omflygningen Reino Hyvärinen fick 240 och Pentti Aalto 215 sek.

## TYSK LÄSÖVNING

### för segelflygare

KSAK, Stockholm.

Sehr geehrte Herren!

Bin Segelflieger 22 Jahre alt, und gehöre als Mitglied dem Deutschen Aero-Club an.

An Sie möchte ich mich wenden und bitten, mich mit einem Gleichinteresiertem aus Ihrem Lande zu verbinden, mit dem ich einen freundschaftlichen Briefwechsel aufnehmen könnte. So wie Austausch von Flugzeitschriften, Postkarten, Segelflugzeugbilder und Aero Club Abzeichen.

Mich interessiert auch das Leben und Kultur Ihres Landes.

Ich selbst bin Helfer bei den Segelflugmeisterschaften in Köln — Butzweilerhof vom 29/5 bis 19/6 1960.

In voraus Herzlichen Dank  
Mit Flieger Gruss  
Ihr Günter Buchwald  
(22A) Schaephuysen Kr. Moers  
Steinstrasse 5  
Tyskland.

I motorklassen blev det omflygning mellan en svensk, Rolf Hagel, tre finnar och en norrmann. Norrmannen föll bort, men ny omflygning måste göras mellan svensken och finnarna, vilka samtliga fick 210 sek. Det visade sig att tre man även här slogs om bästa tiden 240 sek, varför först den tredje omflygningen kunde skilja Rolf Hagel med 270 sek och tvåan Niemi Osmo med 252 sek från tredje mannen Ilmari Jokinen med 245.

Ingenjör Nils Kjeldsen, som tjänstgör vid Finska Aeros tekniska kontor på Helsingfors flygstation, hade gjort en sammanställning av nordiskt modellflyg under åren 1943—1960. Denna sammanställning bör ha ett stort intresse även för andra än deltagarna, varför vi här nedan presenterar ett utdrag ur det trevliga häftet:

Som ett litet bevis på det goda samarbetet har vi här presenterat de tävlingar, som hållits i det nordiska tävlingsutbytets tecken genom åren.

Vår summering gör inte anspråk på att i alla avseenden vara helt korrekt. Den vill bara för modellflygare och modellflygarvänner ge en liten bakgrund till tävlingarna i år.

Det har tävlast "nordiskt" i andra tävlingar än de nämnda, men av någon anledning har alla inte kunnat vara med varje gång.

Vi kan se en klar utveckling med ändrade regler för planen, linlängder och tidtagning samt antal flygningar. Därför är resultaten inte i alla avseenden jämförbara.

Vi ser också en klar nordisk linje i utvecklandet av segelplansklassen A-2 (S-int) som nu är känd i hela världen som "Nordic Class". Vi har traditioner som förpliktar.

### Är för år i kortbet

1943. Åtminstone sedan 1943 har Sverige och Finland haft tävlingsutbyte i glidplansklassen. Tävlingen gick på Skå-Edeby med 4-mannalag. Strolchen var med och 200 m bogserlina var i bruk. Åtminstone Danmark skulle ha sånt lag men fick inte utresetillstånd av ockupationsmakten.

Sverige vann stort både individuellt och lag. 1944. Följande tävling gick på Jämijärvi på sommaren. Finland tog revansch både i lag och individuellt med 4 finnar först.

I samband med SM på Skarpnäck flögs en

## Tre flygfilmer

BP har i dagarna distribuerat sin nya filmkatalog över de ca 90 filmer som bolaget erbjuder till kostnadsfri utlåning.

Tre flygfilmer av hög kvalitet ingår:

**LUFT UNDER VINGARNA** (Power to fly), en tecknad kortfilm i färg om flygets historia från Leonardo da Vincis studium av fåglarnas flykt till våra dagars jetplan. (Speltid 20 min. 16 mm kopia. Svenskt tal. Tecknad färgfilm.)

**PROVFLYGNING 263** (Test flight 263). Högre och högre hastigheter i luften ... nya flygplanskonstruktioner, nya kraftigare motorer — hela denna utveckling ställer större krav på material och människor. Provflygning 263 berättar om alla de problem forskarna av idag brottas med inför färden genom ljudvallen. (Speltid 38 min. 16 och 35 mm kopior. Engelskt tal.)

**AVLÄGSNA GRANNAR** (Distant Neighbours). Denna film handlar om flygplan — men inte om de plan som trafikerar de stora städernas flygplatser. Den är tillägnad de flygmaskiner som för människor i avlägsna hörn av vår jord och är den enda förbindelselänken med civilisationen. (Speltid 32 min. 16 och 35 mm kopior. Engelskt tal. Färgfilm.)

Filmerna kan lånas kostnadsfritt från Svenska BP Oljeaktiebolag, Informationsavdelningen, Box 3208, Stockholm 3 eller från BP:s förvaltningskontor i Hälsingborg, Norrköping, Göteborg, Örebro, Sundsvall och Skellefteå.

svensk-finsk landskamp också. Svenskarna vann på hemmaplan. Linlängden var nu 'bara' 100 m.

1945. Nu börjar det egentliga nordiska sam-tävlandet. Tre länder med 4-mannalag var med. Inbjudan till Norge returnerades med uppgiften adressaten okänd. Det var krig ännu.

Tävlingsklass var synbarligen segelplansklass FAI som var populär före de nordiska reglernas tillkomst. Man flög tre perioder och räknade medeltid. Sverige ledde från "start till mål", och vann med tre Anderssons i täten. Lagseger till Sverige med 5 min marginal.

1946. Nu var alla med första gången. Tävligen kallades därför med rätta "Nordiska Mästerskap". Första gången tävlades nu i den nya klass A-2 för segelplan, som hade skapats i de nordiska modellflygkonferenserna för gemensamma regler.

14-årige Gunnar Persson var yngste man men ändå bästa man. Dansken Høst-Aaris 55 år var äldste deltagare. Sigurd Isacson var med och Mogens Erdrup, Sverige vann både individuellt Nordiskt Mästerskap och också lagmästerskap. Men rekordjämnt var det. Tävligen avgjordes först i sista perioden.

1947. Danmark arrangerade, Beldringe var tävlingsplats den 30 augusti. DMU och Odense MF var arrangörer.

Kvällstävling med 3/4 timmes perioder och 4-mannalag. Medeltid av 3 flygningar räknades som slutresultat. Finland vann denna gång med Erkki Toropainen individuellt och också lagseger med Sverige bara 20 s. efter sammanlagt.

1948. Norge stod värd för de första vintertävlingarna på Mjøsja vid Hamar. Alla 4 länderna var med. 10 sekundmeters vind. En tredjedel av modellerna havererade.

Rutinerade Høst-Aaris (57 år) segrade. Mästerskapet gick till Sverige. Arne och Borge Hansen var med redan då. Rune Andersson var andraman.

1949. Finland stod i tur för arrangemangen på Malms flygfält vid Helsingfors. Finland ledde första perioden. Men i den andra gick danskarna upp och vann tävlingen både i lag och individuellt. Jens Lauridsen var mannen för dagen, med Leo Santala på andra plats.

1950. Tävligen flögs i samband med de första officiella VM-tävlingarna i klass A-2. KSAK firade 50 år. Nordiskt vann Sverige lagmästerskapet med Finland på andra plats. Ragnar Odenman som tidigare hotade världsmästaren blev bästa nordiska deltagare med Arne Hansen på andra plats. (Bernfest Jugoslavien blev världsmästare.)

1951. Denna tävling räknas inte med som nordisk då bara Sverige och Finland var med på Jämijärvi i samband med Wakefield-tävlingen där. Tävligen var första officiella VM i klassen. Sune Stark segrade.

1952. Nu var alla nordiska länder med igen. Tävlingsplats Vejle, Danmark. För första gången var också förbrännings(gas)motormodellerna (D-1) med. Finland hade en stor dag och tog hem 3 av 4 möjliga segrar.

Pentti Huhtinen och Danmark vann i A-2 (S-int) med Arne Hansen och Finland på andra plats.

Jouko Järvi och Finland vann motorklass (D-1) med Per Hoff och Norge på andra plats.

1953—1954. Norge stod i tur att arrangera avstod tyvärr. Det blev ett avbrott på två år i det kontinuerliga tävlandet sedan 1945.

1955. Finlands Flygförbund gjorde nu ett försök att få alla med igen men bara Sverige hörsammade och kom till Jämi. Tävligen flögs i samband med FM och med modellflygare från Sovjet med för första gången.

Rent nordiskt blev tävlingen en improvisation med 2-mannalag för rättvisans skull.

Första gången var nu *alla tre* frilflygande internationella klasser med i en internordisk tävling.

Nämnas kan att D-1 (motormodeller) flögs första gången med 15 s motortid men med markstart enligt FAI-reglerna. Styrbjörn Lind-

berg, F, vann klassen. Seppo Nurminen vann A-2 medan Rune Johansson vann Wakefield (C-3).

Sammanlagt vann Sverige Wakefield och Finland de två övriga klasserna.

1956. Tävligen gick andra året i följd i samband med FM som en nordisk modellflygareträff på Jämijärvi. Deltagandet var inte fulltaligt varför man var tvungen att tävla med 2 man i A-2 och 1 i de två andra klasserna. Men annars var det hög klass. Erik Knudsen från Danmark vann med fulla 900 eller max i alla 5 perioder som nu flögs första gången nordiskt.

Rune Johansson missade bara 4 s i en start i Wakefield. Men så hade han också trunken full med säkra plan. I motorklassen var Hans Friis suverän. Sverige vann totalt med Finland på andra plats samt lagseger i A-2 (S-int) och D-1 (F-int).

1957. Gamen Norrköping arrangerade. Fullt alla lag från alla fyra var tyvärr inte på platsen men tävlingen kan gott jämföras med de föregående.

I samband med tävlingen hölls ett internordiskt modellflygmöte, som ställde upp regler för Nordiska Mästerskap samt rekommenderade Norge att stå som värd följande år.

Sverige var segerrikt med dubbelseger både i

motorplans- och Wakefieldklasserna. Finland vann dubbelt i segelplansklassen. Sammanlagt vann Sverige före Finland.

1958. Norsk Aero Klubb stod för arrangemanget på Tönsbergs flygplats Jarlsberg. Deltagarantalet var rekordartat. Varje land kom med fulltaliga 4-mannalag i alla tre tävlingsklasserna. Vädret var tyvärr inte bra. Det både regnade och blåste alla 5 perioder igenom. Finland hade en stor dag och tog hem alla klasser både individuellt och lag. Totalt vann Finland med 7.270 s före Sverige med 5.717. Norge tredje och Danmark fjärde.

1959. Kongelig Dansk Aeroklub som fyllde 50 år var värd för tävlingen utanför Haslev. Tävligen gick i strålände sol utan vind, idealiskt. Termikflygningar i massor med många maximitider på 180 s i alla tre klasserna. Det såg ut att bli "fly-off" men det ordnade sig så att bara segrarna hade 900 i slutprotokollet. 14-åriga Gudbrand Dalsegg blev tävlingens överraskning. Han flög max. i alla starter och vann före tre finnar med VM-aspiranten O. Niemi bland dem. Finland vann också A-2 och C-3. Lagsegrarna i alla tre grenar gick nu andra året i följd till Finland. Likaså vann Finland totalt andra året i följd med 7.553 s före Sveriges 6.600 s.

limma **CASCO** -starkt  
med  
**HOBBY-lim**  
snabbaste limmet

# 1960 års KALENDER

(Tillägg till kalender, publicerad i  
KSAK-NYTT nr 1 och nr 2 1960)

## A. Flygdagar, mässor, kongresser

### 1) I SVERIGE:

- 22/5 Flygdag, Hulthsfred.  
26/5 Flygdagar, Kronobergshed och Mid-  
landa (Sundsv.).  
5/6 Flygdag, Uppsala.  
12/7 Flygdagar, Karlskoga och Dala-  
Järna.  
19/7 Flygdagar, Rinkaby (Krist.) och  
Rommehed (Borl.).  
21/8 Flygdag, Karlstad.  
28/8 Flygdag, Jönköping.  
4/9 Flygdag, Ope, Östersund.

### 2) I UTLANDET:

- 7/7—10/7 8:e Internationella Luftfartsutställ-  
ningen, Venedig, Italien.

## B. Motorflygtävlingar och rallies

### 1) I SVERIGE:

- 20/8—21/8 SM Motorflyg, Hulthsfred.

### 2) I UTLANDET:

- 8/5 Flygarträff, Besançon, Frankrike.  
14/5—15/5 Rally, Dauphiné, Frankrike.  
3/9—5/9 Internationellt rally, Aix les Bains,  
Frankrike.  
Oktober FAI-rallyt, Barcelona.

## D. Modellflyg

### 1) I SVERIGE:

#### a) Friflygning

- 21-22/5 Uttagningstävlingarna, FK Gamem,  
Norrköping.  
12/6 "Solsträffen", Karlstads MFK.  
Juni-juli Norrlandsmästerskapen.  
Juni Tempo-finalen, Stockholm.  
25-26/6 (3 juli) MFK Vingarnas jubileums-  
tävling, MFK Vingarna, Stockholm.

## Lättare att flyga till Västtyskland

Västtyskland har slopat carnetkravet. Endast de vanliga tullformaliteterna skall iaktas vid inpassering, d. v. s. pass- och valutakontroll, samt kontroll av ev införda tullpliktiga varor. — Den bestämmelsen gäller dock alltså att den första inpasseringen i Västtyskland måste ske på en tullflygplats.

- 4/9 FK Gamens lagtävling för länslag,  
FK Gamem, Norrköping.  
4/9 "Wentzelpokalen" (klasserna S 1,  
G 1, F 1), Östersunds FK.  
11/9 Nat. tävling i internat. klasserna,  
Uppsala FK.  
18/9 SM, MFK Örnen, Norberg och  
MFK Hobby, Torsåker.  
25/9 Vingarnas Hösttävling, MFK Ving-  
arna, Stockholm.  
Sept-okt 2. Norrlandskvaltävlingen.  
9/10 "Oktoberkannan", Jönköpings läns  
Modellflygförbund.

### b) Linstyrning

- 15/5 ST, C-A, C-int, ÖSFK, Södertälje.  
22/5 SP alla klasser, MFK Nimbus,  
Stockholm.  
6/6 TR-A, -int, -B, MFK, Orion,  
Stockholm.  
12/6 ST, C-int, C-35, Umeå FK, Umeå.  
19/6 UT - VM, MFK Aerospeed,  
Stockholm.  
14/8 TR-A, -int, -B, ÖSFK, Södertälje.  
21/8 NM: ST, C-int, C-35, Umeå FK,  
Umeå.  
27/8—28/8 SM: ST, SP, TR-int, C-int, Solna  
MSK, MFK Orion, MFK Örnarna,  
ÖSFK, Stockholm.  
8/9—12/9 VM, Budapest, Ungern.  
11/9 ST, C-A, C-int, NB: ST, C-A,  
C-int, TR-A, MFK Frelon och MFK  
Örnarna, Stockholm.  
25/9 UT — MD, MFK Aerospeed,  
Stockholm.  
2/10 MD, MFK Aerospeed, Stockholm.  
9/10 SP alla klasser, MFK Nimbus,  
Stockholm.  
16/10 TR-A, -int, -B, Solna MSK, Solna.

### c) Radiostyrning

- 29/5 Vårtävlingen, F 11, Nyköping.  
19/6 el. 25-26/6 Uttagningar till VM.

### Förkortningsförklaring:

ST = stunt; SP = speed; C-35 = combat 6  
cc motor; NM = Norrlandsmästerskap; MD =  
Modellsportens Dag; TR = team-racing; C =  
combat; NB = nybörjare; UT = uttagnings-  
tävling.

### 2) I UTLANDET:

- 26/7—27/7 Coupe Vortex, sjömodeller och TR,  
Varazdin, Jugoslavien.  
10/8 Europakriteriet, motormodeller,  
Bled, Jugoslavien.  
14/8 Hydro-cupen, sjömodeller, Split,  
Jugoslavien.

## G. Helikopter

### 2) I UTLANDET:

- 25/9 Triangelbanetävling, Milano, Italien.

## GLOBE SWIFT 125,

i gott skick (100 tim  
efter översyn) med  
konstgjord horisont,  
kursgyro och Narco  
Super Homer säljes  
billigt av ägaren: Jør-  
gen Høyer, Stolpe-  
gaardsvej 70, Gentof-  
te, Danmark.



## ÖNSKAS KÖPA

### TAYLORCRAFT eller CUB,

gärna utan motor. Hugo Ericson, Box 78,  
Tandsbyn, tel. Östersund 540 48 el 540 03.

### FLYGBÖCKER och FLYGTIDNINGAR

från 1938 till 1945 önskas köpa. Svar till  
S Johnsson, Ö Grängsgatan 46, Osby.

## UTBILDNING

### AB SILJANSFLYG ANORDNAR INTERNATKURSER

för privatflygcertifikat på Orsa flygplats i  
Tallhed. Natursköna omgivningar med  
goda badmöjligheter gör platsen till ett  
önskligt semester mål.

Närmare upplysningar lämnas per tel  
Orsa 501 50.

Om tillräckligt många intresserade an-  
mäler sig anordnas även kurser för trafik-  
flygare.

B Siljansflyg. Fack 57, Orsa, tel 501 50

### SJÖFLYGUTBILDNING

samt utbildning till privatflygcertifikat vid  
sjöflygskolan Stockholm-Lullehof.

### Bromma-Flygtjänst

G Hydén  
Sjöflygskolan  
Box 308, Vällingby 3  
Tel 0756/243 45, 38 37 56

## TILL SALU

### PROCTOR Mk V,

4-sitsig med radio och fullständig blind-  
flygutrustning, 2 reservmotorer, reservpro-  
peller, hjul m fl tillbehör säljes på fördel-  
aktiga villkor. N E Olofsson, Hackspetts-  
gatan 19, Göteborg S, tel. 40 20 31 eller A  
Fredriksson, Torslanda Flyg, tel. 62 00 89.

### FAIRCHILD

med hjul-, skidor och flottörställ. Ev. säl-  
jes flygplan och flottörer var för sig. Byte  
kan också diskuteras.

Tord Andersson, Falun.

Fack 626. Tel. 78 70

### GIPSY MAJOR I,

grundöversedd med aluminiumtoppar och  
modifierad vevaxel.

### LYCOMING 0290-3,

för Auster, grundöversedd och utrustad  
med startmotor.

### PROPELLRAR

för alla flygplan utrustade med Continen-  
talmotorer 50—90 hk i lager för omg. lev.

### Figge Bergman,

Kärralundsgat. 63 a, Göteborg, tel. 25 61 10