



SEGELFLYGET OCH PUBLICITETEN

— en annan insändare

I förra numret av KSAK-NYTT hade Len- nart Olander en lång utläggning om vikten av att flygklubbarna håller god kontakt med pres- sen även när det gäller haverier. Detta kan man utan vidare hålla med om. Men när Olander som en trampolin för sin tankeflykt använder ett vid Stockholms Segelflygklubb nyligen tim- mat haveri (då en Weihe tappade stjärten), och om de ansvariga beteende använder sådana uttryck som "sällsynt omdömeslöshet" och "snorkiga gruppchefer", då vet han helt enkelt inte vad han talar om.

För det första var någon gruppchef (eller segelflygchef, som det numera heter) inte alls inblandad. Den man som Olander kallar så var klubbens ordförande, som sin plikt likmätigt tog på sig det omedelbara ansvaret att reda upp haveriet och dess följder. Mycket riktigt fatta- de han som sin angelägnaste uppgift att ta reda på om det hade blivit personskador, så att de anhöriga i så fall omedelbart blev underrätta- de, och inte först genom en tidningsnotis.

(Jag har själv en gång efter en dödsolycka på Skarpnäck hållit på en hel kvart för att få en tidningsman att inse att de anhöriga borde få veta om sin förlust innan dagsnyheterna skulle uppläsa några minuter senare. När han äntligen lämnade telefonen fri, var det redan för sent. Olander får förlåta om jag tycker att det den gången var pressen som skötte sin PR omdömeslöst.)

I fallet från i midsomras blev det lyckligtvis inga personskador, men det fanns mycket bä- rande mänskliga skäl för att förarens namn inte omedelbart skulle lämnas ut. Det var också den enda upplysning som man höll inne med — alla övriga detaljer om haveriet kände pressen till, som reportagen också visade. Olanders försök att tubba KC att lämna ut namnet hedrar ho- nom inte. Inte heller hans beröm åt den med- delare, som utan att veta något om haveriet talade om för pressen "hur det hela kunde ha gått till". Är det så lätt att bedöma haveri- orsaker, tror Luftfartsstyrelsens PR-man?

Vidare, tystnaden på de ansvarigas telefoner, kan den inte tänkas bero på att dessa hade annat att göra än sitta hemma och passa tele- fonen för den händelse Olander skulle ringa? Till exempel ta reda på det havererade flyg- planet, ordna med vittnen, anställa förhör, skriva rapport osv. Måste det vara "dolska upp- sätt att mörklägga hela affären"?

Nej, så inskränkta är inte de ansvariga inom Stockholms Segelflygklubb — och jag känner

dem ganska väl — att de tror att man kan hindra pressen från att publicera en "stört- ning" med "bild över hela första sidan av den kvaddade kärran". Möjligen kan de tycka att det den dagen (liksom de flesta andra) fanns betydligt väsentligare händelser att informera läsekretsen om på detta spektakulära sätt.

Och skulle segelflyg trots allt vara en sådan pangsak, som läsekretsen "kräver" att få läsa om, kan det tyckas litet underligt att Sveriges två största tidningar, när en svensk vid samma tidpunkt blev världsmästare i segelflyg, inte hade plats vare sig på "ettan", eller nå- annan sida för den delen, att meddela den ny- heten. Då var det betydligt mera läsvärt, tyd- ligen, att visa en annan svensk världsmästare (ganska plötsligt f. d., dessutom) över sex spal- ter — men det blir väl bäst med tvärformat för en liggande kille!

Med andra ord, mina vänner inom Sto- holms Segelflygklubb tar inte särskilt mycket åt sig av Olanders pösiga moralkaka. "På sin höjd skrattar de över att reportern missupp- fattat ett eller annat". Ännu gladare blir de säkert om Olander ville tala med sina vänner i pressen så att ännu mera blir skrivet om segel- flyg — men de föredrar att inte behöva ställa till med nya haverier för att det skall lyckas.

Sven A. Hansson
flygjournalist

SKOLFLYGNING vid trafikflygplats

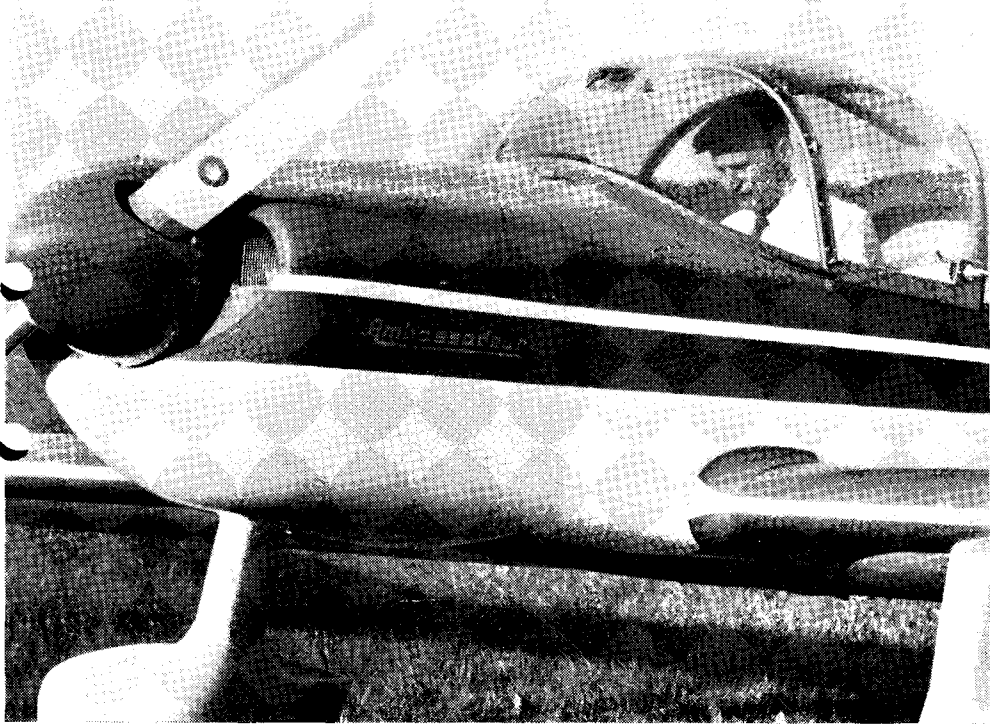
Luftfartsinspektionen har utfärdat bestä- melser för ensamflygning, som utföres av inne- havare av "behörighetsbevis för ensamflygning" att tillämpas vid flygplatser, där trafikflyg- bedrivs.

Bestämmelserna innebära följande.

1. Då innehavare av behörighetsbevis för en- samflygning skall företaga flygning inom kon- trollzon eller trafikzon vid flygplats, där trafik- flyg bedrivs, åligger det ansvarig flyglärare att före flygningen taga samråd med veder- rande flygtrafikledningsorgan, därest sådant finnes och är i funktion, beträffande tidpunkt för flygningens utförande.

2. Flygningen skall därvid uppläggas så, att minst fem minuters marginal föreligger till den tidpunkt, då trafikflyg beräknas pågå inom ovan angivna områden.

Det åligger flygtrafikledningens personal att vid samråd enligt ovan vidtaga de beräkningar och ev övriga åtgärder, som kunna bedömas erforderliga ur flygsäkerhetssynpunkt.



AMBASSADEUR

kostar som **2** - sitsig
är **3** - sitsig
tar **4** personer

Ni har råd att flyga Jodel 1050
Ambassadeur, elegant, ekonomiskt,
effektivt reseflygplan med Conti-
nental O 200 A 100 hk. Marsch-
fart: 190 km/t. Flygtid (m 3 pers):
5 tim. Begär demonstration nu för
snabb leverans!

STOCKHOLMSKONTOR:

Generalagent Skandinavien
SCAN-FLY A/S, Köpenhamn

FLYGREPORTAGE

BERGSGATAN 25 - STOCKHOLM K - TEL 1106 00, 51 92 33

KSAK:s 60-årsjubileum

värdig minneshögtid vid Flygarmonumentet

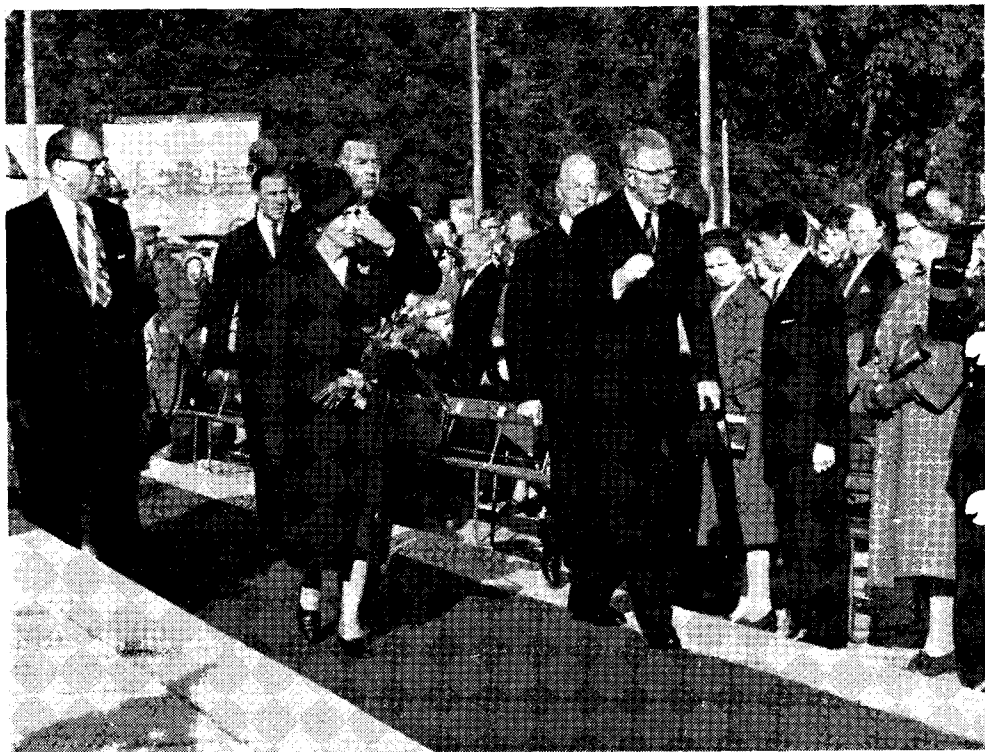
I strålände sol och med friska vindar spelände i fanor och blågula flaggor firade KSAK i närvaro av DDMM Konungen och Drottningen, HKH Hertigen av Halland och inbjudna hedersgäster sitt 60-årsjubileum den 24 september.

Det var visserligen den 15 december 1906 som Svenska Aeronautiska Sällskapet, sedermera Kungl. Svenska Aeroklubben, nu världens näst äldsta aeroklubb, kom till. Man hade emellertid valt att förlägga högtidligheten till sommarens sista solskensdag och detta bidrog till att göra dagen minnesrik för de 5.000 som samlats kring Milles-örnen på Karlaplan, rest av KSAK 1931 och överlämnad som gåva till Staden.

Inte minst av trafiktekniska skäl kan det ha sina sidor att arrangera en folkfest på

Karlaplan, där en väsentlig del av Gärdes-trafiken går fram och där trådbussarna till Gärdes-områdena har sina givna filer. Tack vare ett utomordentligt gott stöd från stadens myndigheter blev det koncentrerade KSAK-programmet en succé. Parkavdelningen hade redan tidigt på förmiddagen placerat ut sittplatser för 600 gäster. Trådbussarna som för dagen utbytts mot motorbussar bytte färdväg kl 12. När gästerna började anlända satte polisen sina trafikspärrar i funktion och KSAK:s båda gästparkeringar på Värtavägen och Erik Dahlbergsgatan började fyllas, dock utan att någonsin bli överfyllda. Smärtfritt förlöpte gästernas intåg och när de kungliga på slaget 14.00 anlände satt alla på sina platser, medan marskalkar från anslutna flygklubbar i blå-gul band paraderade.

Paraderade gjorde också en trupp flygsoldater ur F 8 och F 18, medan F 8:s musikkår under ledning av musikdirektören Helle Rosén gjorde ett av sina sista framträdanden.





Sedan Konungen, hälsad med Kungssången, anlänt i sällskap med Drottningen och KSAK:s Hedersordförande Prins Bertil spelade musik-kåren Oscar Lindbergs Festpolonäs. Under tiden satt gästerna och KSAK-medlemmarna och kände igen varandra runt den solglittrande fest-platsen.

Prins Bertil hade uppdragit åt KSAK:s ordförande överdirektören Carl Ljungberg att hålla högfestsanförandet, som givits följande utformning:

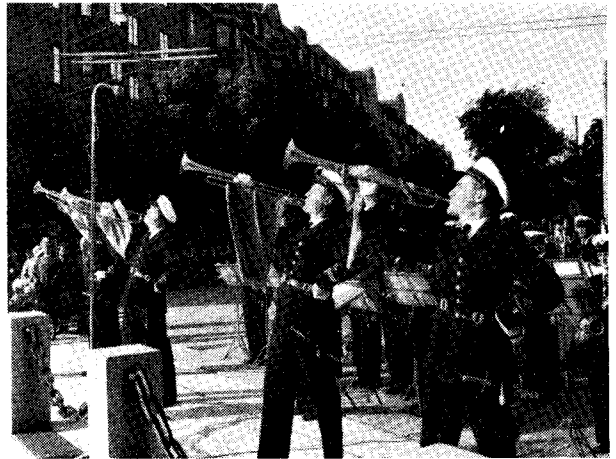
Sextio år har förflutit sedan Svenska Aeronautiska Sällskapet bildades, den organisation som idag verkar under namnet Kungliga Svenska Aeroklubben.

Sextio år är en svinlande kort stund i historiens skeende. Men på de sextio åren har människan fått uppleva den sällsammaste utveckling.

Ännu i början av denna epok kunde hennes dröm att segla i luftthavet förverkligas endast med hjälp av ballongen — en lekboll i vindarnas spel. På sextio år har hon betvingat luftthavet. — Nu går hennes väg mot tjärnorna.

Vägen har ej varit lätt eller fri från smärta. Vart steg framåt, var erövring har krävt offer. Många unga män har fallit i kampen att bana väg för efterföljande. Men pionjärandan har ej kuvats.

Pionjärandan! — Utmärkande för flyget är den takt med vilken allting ändras och blir nytt



Regnigt Allebergsjubileum

gav Falbygden ett nytt konstverk och KSAK ett nytt flygplan

Något mera dyblött än KSAK:s flygdag på 20-årsjubilerande Alleberg kan knappast tänkas. När Landshövdingen Bertil Fallenius av-

och kräver inträngande i nya områden och nya förhållanden. Inget blir rutin — åtminstone ej länge. Det är ett ständigt pionjärbete som utföres, ej blott då nya framsteg skapas och utprovats utan även då de tagas i bruk, då användningsområdet vidgas, då nya vägar öppnas. Tekniska framsteg och hjälpmedel gör det möjligt att nå högre och längre, att bekämpa elementen, att nå målet då det är skymt för människooöga. Flygets män kräver av sig själva att utnyttja de möjligheter teknikerna skapa. — Skaparkraft och dåd i förening.

Teknikernas skaparkraft och pionjärgärning må ej förglömas, deras ambition att med vetenskapens och teknikens hjälp nå det yppersta, deras mod och djärvhet i kamp mot det outforskade.

På den minnessten över hädangångna flygare som krönes av Milles örn har skalden ristat orden

*Skaparkraft och dåd
Dig hjälpt att svinga
högt över jorden.*

*Nu efter döden
Ditt manliga mod
eggjar oss andra
som ännu vandra på jorden.*

Som ännu vandra på jorden. — Ja, medan sonen, maken förbereder eller utövar sin flygargärning står modern, bustrun på jorden med sin oro, sin smärta, sitt hjältemod.

Kungl Svenska Aeroklubben vill — inför minnet av hädangångna flygpionjärer — med en tillbakablick på den tidsepok då människan gjorde sig till luftens betvingare, men även med blicken framåt mot tider som skall innebära nya framsteg men även nya offer — bringa en hyllning till flygarens pionjärande, teknikerns skaparkraft och kvinnan bakom flygarens gärning — hennes tysta hjältemod.

Det blev en gripande högtidsstund när musikkören därefter spelade Land Du Välsignade,

täckte David Wretlings flygarpojke "NYA VINGAR" försade regnet i strida floder från de blygrå regnmolnen som under hela jubileumsdagen envist hängde kvar på en höjd av knappa 50 meter över Allebergs-platån. Trots det hade en publik på drygt 1.400 personer sluttat upp till ceremonien och KSAK-chefen generalmajor Nils Söderberg som tillsammans med klubbens vice ordförande Arlandachefen Bertil Florman hälsade gästerna välkomna var naturligt nog överförtjust över att så många KSAK-vänner velat sluta upp, trots att vädret redan på förhand måste ha varslat om att det skulle upplagda flygprogrammet inte skulle kunna genomföras enligt planerna.

De tappra tusen, som tillbringade större delen av dagen i stora hangaren, för dagen iordningställd till landets största regnskydd, blev emellertid inte alldeles lottlösa. Visst var besvikelsen stor över att Draken inte kunde komma och att fallskärms hopparna måste hålla sig på

medan sångarpodiet stod tomt, en vacker hyllning till den bortgångne Jussi Björling, som hade utlovat sin medverkan.

Till erinran om gångna flygargärningar nedlade Konungen en krans vid Flygarmonumentets fot, varefter poeten Bo Setterlind läste sin dikt "Minnas" till musik av Erik Erling.

Minnas
minnas de älskade,
dem vilkas ära
döden
evigt
kungör.

Ära de älskade,
dem vilkas oro
vi minnas
i vår kärlek,
i vingarna,
i vårt avsked.

När de sista tonerna förklingat kom flygvapnets hyllning i form av en paradöverflygning av förband ur Stockholms Jaktförsvaret. De tjugofyra flygplanen satte punkt för den korta och värdiga ceremoni genom vilken KSAK celebrerat sin 60-åriga verksamhet i flygets tjänst.



*Franz Medicus,
Scheibes testpilot
i Motor-Spatzen
på Alleberg.*

marken, men i gengäld blev det en uppvisning i närbild av jethelikoptern Alouette, en grandios konstflyguppvisning bland grästopparna av tyske världsmästaren Albert Falderbaum och en svensk urpremiär för Allebergs nyförvärv, Motor-Spatz, det nya tyskkonstruerade segelflygplan med hjälpmotor som Alleberg fått som gåva av Tempo AB.

Bronsskulpturen NYA VINGAR som är det bestående minnet efter Allebergs-jubileet har fått en utomordentlig plats på Västhangen, där den ger nytt liv åt den magnifika utsikten över Falköpings stad och den milsvitt böljande Falan. KSAK hoppas, att alla segelflygets vänner vill söka sig upp till Allebergs-skolan under kommande segelflygsäsonger för att studera vad KSAK och Allebergsskolan betyder för flygsinnad svensk ungdom.

NYA VINGAR

är en gåva från segelflygets vänner och gynna-re till KSAK och Alleberg. Insamlingen av kontantbidrag pågår alltså. Hittills har följande bidrag influtit.

Bengt Lindqvist 10: —; Peter Fritscher, 10: —; Tandl N Nässén 10: —; Martin Frebo 10: —; Tandl Sven Dahl 100: —; Dr Nils Sundgren 50: —; Anonym 10: —; Tandl Folke Öfverholm 10: —; Överste C O Hugosson 10: —; 1. Trafikled J O Ohlsson 10: —; Anonym 7: —; Carl Molin 10: —; Ing Sven H Johansson 10: —; Ing Ulf Magnusson 10: —; B Florman 25: —; Ing Åke Brindell 5: —; Civ ing Nils Eyton 25: —; S-Kursen, Alleberg, 12: —; Sigurd Stengård 5: —; Martin Johansson 20: —; Lars-J Söderström 20: —; Stig Andersson 10: —; Berth Berglund 10: —; AB Malmö Flygindustri 100: —; K Svansson 10: —; Lennart Angvik 10: —; U Rehnström 25: —; Sekr Folke Florén 10: —; Anonym 50: —; A G Gustafsson 10: —; Göran Jansson 10: —; Tl J G Karlsson 10: —; Tandl Bengt Svensson 10: —; Tandl Olof Carlsson 10: —; B Bergman 50: —; B Sandberg 5: —; Kantor Gustaf Hallstrand 10: —; Sven Åhblom 50: —; Gösta Håkansson 10: —; Arne Domås 10: —; Bo Holmberg 10: —; Östman 20: —; Harry Molander 25: —; Paul Meier 25: —; Krister Palmkvist 12: —; C Ljungberg 50: —; Anonym 10: —; Oscar Eliasson 10: —; Herje Westrin 10: —; Kommandörkapt. F Neumüller 10: —; Fred Nord-

Flyg ännu mera ekonomiskt

1946 PIPER J-3: 1800 TT, 480 SMOH, New fabric cushions and recording tach. Good glass goggles. Licensed April 1960. \$1500. P. L. Kallander, Framingham, Mass. 01901.

1958 MOONEY 50A with autopilot and zero time factory engine, full gyro panel, Mark V engine, full temp. rotating beacon. ASL ADF, outside prop overhauled, all built-in parts replaced. \$10,900. Mark P. Farrell, Jr., New York, N.Y.

1946 ERCOUIPE: 85 HP, all metal, LF trans, muffler, DG, RC, 7&8 plus primary panel, dual 50 \$2,500. Lucated Lock. Howard, New York, N.Y.

1954 BRANTWOOD: 1951, new June 1959, new engine, never damaged, fifth seat, dual 50 \$1,900. ADF 12, Narco Mark II, Mark V plus clean ship. \$28,000. W. J. White, New Rochelle, N.Y.

1958 AUTOFLITE APACHE: 1951, light engine 45, left engine 390, Narco VC27, Narco Mark II, Lear ADF, 12E, auxiliary tanks, fifth seat, \$21,000 cash. Thursday, Aviation, Box 26, Gallup, N.M.

1954 TRI-PACER: Full panel, omni, LF, lights, 700 TT, 12E, hangared, very clean. \$3,395. V. Owen, 221 Elm St., New Rochelle, N.Y.

1947 AERONCA CHIEF: Variable pitch prop, 10 crystal HF transceiver, licensed, perfect, ready to go. \$1750. S. J. White, 82 Elm St., New Rochelle, N.Y.



DET FINNS I USA

en stor marknad på begagnade flygplan till rimliga priser. Just nu kan det vara särskilt lämpligt att utnyttja ett amerikanskt erbjudande till förmånsköp.

CARL O OLSSON

gör i början av november en ny resa till USA och erbjuder sig att förmedla fördelaktiga flygplanköp. Erbjudandet innefattar givetvis all erforderlig kontroll av resp flygplan, loggböcker och motorjournaler samt nedmontering för frakt till Sverige.

Skriv eller ring omgående till

CIVILINGENJÖREN CARL O OLSSON
SVENSKA AB OLTRONIX
 Ångermannagatan 122, Vällingby
 Telefon: 37 89 33 (bost: 26 98 86)

holm 25:—; Max Gumpel 50:—; C A Söderlund 100:—; L Vigre 10:—; J A Forss AB 50:—; Dir Titus Haglund 100:—; Generalkonsul P G Thulin 50:—; Advokat A Elmström 10:—; Överkammarherre Rudebeck 50:—; K J Wibergs Järnhandel AB 100:—; Rektor T Philipsson 100:—; Generalmajor Å Lundström 30:—; L Andersson 10:—; Greve Falkenberg 25:—; B Klingspor 25:—; Lantbr. O Ferm 10:—; S-A Thorstensson 10:—; Sixten Gustavsson 5:—; Civ ing Å Gävert 10:—; Stud S Blomberg 2:50; Holger Duell 100:—; L O Bergendahl 20:—; Nils Ring 10:—; Anonym, Vartofta 5:—; E Krantz 20:—; Kjell Fristedt 10:—; A Reichel Jr. 50:— Bertil Beckman 100:—; Bo Nyström 25:—; Generalkonsul Sander 50:—; Kapten P H Hedberg 100:—; Direktör Arnulf-Olsson 100:—; Bo Gedda 15:—; Rolf Andersson 10:—; Gösta Fraenckel 50:—; Torsten Kreuger 2.500:—; A-G Jonhagen 20:— Sven Hansson 100:—; Arne Claesson 25:—; Simeon Claesson 25:—; Lennart Dourén 10:—; Inge Jansson 5:—; Sv Fallskärmskl., Göteborg 25:—; Ingvar Thurén 10:—; Civ ing Einar Nordendahl 10:—; Ing Bertil Pedersen 25:—; Överste Gösta Odqvist 10:—; Civ ing B R Olow 15:—; Gunnar Appelqvist 10:—; Ryttmästare R Gyllensvan 50:—; Civ ing Erik Hagman 25:—; Rolf Bergvik 50:—; Överstelöjtn Liljhagen 20:—; Karl Lignell 100:—; P R af Uhr 10:—; Mats Karlsson 2:—; Rektor G Johansson 10:—; Öv ing Ljung 25:—; Aeroklubben i Göteborg 100:—; Sundsvalls Flygsällskap 25:—; J E Berglund 10:—; Dir M Flodén 10:—; Anonym 5:—; Tandl W Källberg 100:—; Folke Detström 5:—; Falköpings stad 500:—.

Summa kr 6.245:50.

* Ingenjör Torsten Kreuger har ställt ett belopp av 5.000 kronor till KSAK:s förfogande, av vilket 2.500 kronor anslagits som bidrag till anskaffningen av NYA VINGAR.

FRANKRIKE BYGGER TYSKA SEGELFLYGPLAN

Fransmännen har enligt notiser i utländsk fackpress börjat licensbygga de tyska segelflygplan som bl a används i Sverige, nämligen Bergfalke, L-Spatz 55, Zugvogel III och IV samt den nya Motorspatz.

Visserligen har fransmännen inhemska konstruktioner som i prestandahänseende är fullt jämförliga med de tyska flygplanen och som skulle kunna lämpa sig för seriebygge, men de skulle enligt uppgift bli ungefär dubbelt så dyra som flygplanen i Scheibe-serien.



SM-mästaren Carl Danielsson konstaterar glatt, att SE-ATU:s stabilisator håller för den enorma belastning, som hans prissamling åstadkommer.

Linköpings Fk åter mästare

individuellt och i lag

*Svensk mästare: Carl Danielsson
Bästa lag: Linköpings FK, lag II*

I majnumret av vår tidning offentliggjorde Linköpings-klubbens träningsprogram. Vi anstodde, att få klubbar lägga ner ett så målmedvetet arbete på träningsstävlingar. Och resultaten i år redovisas i rubriken här ovan och i nedanstående generalprotokoll med prislister. Men låt oss nu tala om SM-tävlingen. Den var i år förlagd till Hultsfred, där Nordöstra Smålands flygklubb stod för värdskapet, ett uppdrag, som verkligen sköttes med den äran. Klubben med Lars Magnusson och Arne Casselberg i spetsen visade en hjälpsamhet och ett tillmötesgående, som väsentligt lättade på täv-

lingsledningens bekymmer. Som ett exempel må nämnas, att klubben i egen regi ordnat en lunchrestaurang i den då ännu icke invigda stationsbyggnaden — en inofficiell invigning, som alla satte stort värde på. Och om ingenjör Gösta Rökländer vill byta yrke, så är han som klippt och skuren till källarmästare.

När juryn med Nils Söderberg, siste vikingen Albin Ahrenberg, Arne Casselberg och Karl-Erik Fernberg gav klartecken för tävlingarnas början, kunde man konstatera, att av de 19 anmälda hade 5 uteblivit på grund av oflygbart väder vid startpunkterna. Detta var tråkigt — men riktigt. Flygsäkerheten främst! Men de, som deltog och fullföljde, kastade sig över uppgifterna med en tävlingsiver och en ambition, som var glädjande i högsta grad. Det instabila vädret kullkastade ledningens planer såtillvida, att navigeringsflygningen, som skulle gå på lördagen, fick utbytas mot landnings- och specialprov. Förhoppningen att söndagen skulle

bjuda på bra väder för navigeringen infriades, och hela programmet kunde fullföljas utan mera gissel. Redan efter första dagen kunde man konstatera, att Carl Danielsson (alltid leende Calle Dussin) låg väl framme men starkt hotad av Karl-Evert Dahlstedt, Aeroklubben i Malmö. Alla vädrade sensation, särskilt som Ove Dahlén, också från Malmö, låg synnerligen väl till. Detta vållade en viss oro i Linköpings-lägret, där man nu gick in för att etablera en sekundstrid under navigeringsflygningen. Klockorna — klubben har naturligt nog tillgång till massor av goda precisionsur — kontrollerades, justerades och byttes ut, och det gamla goda tävlingsuret, som inom parentes varit med i elva SM eller Riksmotortävlingar, hölls under oavlåten

uppsikt. Knappast en sekund fick passera okontrollerad.

Ja, och resultatet blev också den omkastning, som prislistan utvisar, men som sagt, Malmölaget var inte att leka med, och både Dahlstedt och Dahlén placerade sig på bättre halvan. Oförbrännelige kämpan och gentlemannapiloten Claes af Ugglas tävlade med Albin Ahrenberg om populariteten och blev god tvåa i det fallet. På prislistan fick han en mera blygsam placering, men han hade för dagen sin egen Cub SE-CAN på reparation och måste tävla i en annan kärra, lånad i sista stund. Navigeribanan, som gick över småländska höglandets, var ganska svår och bjöd på en hel del finurliga fotomål. Torgil Rosenbergs franska förvärv

Forts sid 12

Plac.	Namn och flygklubb	Flygplan	P o ä n g			
			Nav.-prov	Spec.-prov	Landn.-prov	Sum
1	C Danielsson, Linköping, lag II	Piper Cub	3,80	1,80	10,86	16,46
2	E Hedman, Linköping, lag I	Piper Cub	15,19	0,90	30,71	46,80
3	L Petersén, Linköping, lag I	Piper Sup Cub	11,27	14,67	24,79	50,73
4	G. Hofman, Linköping, lag II	Piper Cub	15,19	18,88	34,08	68,15
5	K E Dahlstedt, Aerokl., Malmö	Piper Cub	98,74	4,48	16,48	119,70
6	O Dahlén, Aerokl., Malmö	Piper Cub	53,17	42,25	27,34	122,76
7	R Forss, KTH FK	Piper Pacer	109,81	18,29	31,83	159,93
8	N Svennar, Linköping, lag I	Piper Sup Cub	101,43	17,34	44,11	162,88
9	J Tjernström, KTH FK	Piper Pacer	128,11	27,43	36,89	192,43
10	T Rosenberg, KTH FK	Jodel Amb	178,95	34,20	25,88	239,03
11	C af Ugglas, KSAK	Piper Cub	155,70	38,66	45,69	240,05
12	E Ajaxon, Linköping, lag II	Piper Cub	174,69	48,69	47,66	271,04
13	B Ekelöf, KTH FK	Hornet Moth	262,15	67,02	22,91	352,08

Lag:

1	Linköping, lag II	(Danielsson och Hofman)	84,61
2	Linköping, lag I	(Hedman och Petersén)	97,53
3	Aeroklubben, Malmö	(Dahlstedt och Dahlén)	242,46
4	Tekniska Högskolans FK	(Forss och Tjernström)	352,36

Prisfördelning

Individuellt:

Carl Danielsson, Linköping, lag II. 1. pris.
Inteckning i Öresundspokalen, KSAK:s SM-sköld, Albin Ahrenbergs Vänners vandringspris, inteckning i NYGE-Verkens vandringspris till bäste Cub-förare.
Evert Hedman, Linköping, lag I. 2. pris.
Arkitekt L E Magnussons hederspris.
Lennart Petersén, Linköping, lag I. 3. pris.
Nordöstra Smålands Flygklubbs hederspris.
Gunnar Hofman, Linköping, lag II. 4. pris.
Boliden Batteri AB hederspris.
Carl Evert Dahlstedt, Aerokl., Malmö. 5. pris.
Inteckning i Generalmajor Nils Söderbergs vandringspris till förare som ej tidigare deltagit i SM eller Riksmotortävlingens final. KSAK:s hederspris.

Ove Dahlén, Aerokl., Malmö. 6. pris.
KSAK:s hederspris.
Rutger Forss, Tekn. Högskolans FK. 7. pris.
NYGE-Verkens hederspris till bäste Pacer-förare, Malmö Flygindustri hederspris.
Nils Svennar, Linköping, lag I. 8. pris.
NYGE-Verkens hederspris, KSAK:s Motorflygplakett i brons.
Övriga tävlande. 9—13. pris.
KSAK:s Motorflygplakett i brons.

Lag:

Linköpings Flygklubb, lag II (Carl Danielsson och Gunnar Hofman).
Harald Enells vandringspris samt KSAK:s bricka till varje man i laget.

Översyner

och Reparationer

All service på mindre flygplan utföres snabbt. Såväl land- som sjöflygplan omhändertagas av goda fackmän som garanterar ett väl utfört arbete.

● Verkstaden är belägen i norra delen av Norrtälje Flygplats.

Slipen ligger vid Kvisthamraviken öster om flygplatsen på Kärleksuddens södra strand.

FLYGVERKSTADERNA NORRTÄLJE AB
TEL. 0176 / 134 80 - TGA. AIRNO

limma  -starkt
med

HOBBY-lim

snabbaste limmet

LANDSKRONAKLUBBEN 20 ÅR

en flygfest att minnas

Sol från molnfri himmel, Thulinfältet klargrönt och nyklippt, alla traktens flaggor i topp och ett tjugotal mer eller mindre eleganta flygplan inrymmande rally-deltagare och gratulanter från när och fjärran. Undra på att klubbstyrelsen med ordföranden Ossian Feuk, flygläraren Lars Hedén, Gunnar Nordin m fl myste och tyckte, att allt var mycket gott. Det tyckte

Forts fr sid 10.

Jodel Ambassadeur ryggade tydligen för den alltför äktsmåländska terrängen till en högst synbar besvikelse för Torgils verkligt sakkunniga livs- och flygkamrat fru Berit. Är det förresten någon, som har sett detta strävsamma och populära flygparp tillsammans — utan att de går hand i hand?

Ja, vad är att tillägga?

Tävlingsmiddagen med de inspirerande talen och förmaningarna av ungdomsflygfostraren Albin, det praktfulla äskvädret, som utbröt fem minuter efter sista landningen, och som mörklade Hultsfred med omnejd i flera timmar, vilket i sin tur medförde, att tävlingsledningen fick slutföra protokollarbetet vid stearinljus. Nåja, det medförde också, att prisutdelningen, som förrättades av — ja, av vem om inte — Albin Ahrenberg, fick en extra glans av ljuslågorna, som speglades i de vackra vandrings- och hedersprisen, praktpjäser, som det verkligen lönar sig att både träna för och tävla om. Och Albin lade på ett extra kol och sitt specialleende, när han utdelade det pris, som han själv donerat — nämligen Albin Ahrenbergs vänners vandringspris. Ock så kunde då tävlingsledningen packa ihop och med glädje konstatera, att även denna — den elfte riks- och SM-tävlingen i likhet med de föregående — förlöpt utan minsta missöde.

Och så till slut!

Varför kommer inte landets motorflygare mera man- och kvinnggrant till kampen om SM-värdigheten? Det finns en hel del att lära vid en sådan tävling, många möjligheter att utbyta erfarenheter och ett strålande tillfälle att demonstrera den flygkicklighet, som vi väl vet finnes i andra klubbar än i de fyra, som nu tävlade.

Vill ni ha tävlingen omlagd efter ett annat system? Vi är redan inne på tanken att modernisera och förbättra och är mycket tacksamma för tips och förslag.

Nils Lundgren
Tävlingsledare

nog också Bjarne Langvad, Weibulls försöksledare och expert på gräsmattor, vare sig dessa göra flygfälten behagliga eller golfbanorna eftersökta, och naturligtvis byggnadschefen i Landskrona Ejnar Denne, som närmast är ansvarig för att staden bjuder klubben med gäster på en så strålande flygplats alldeles gratis. Tacksamheten bör dock vidarebefordras till stadens fäder med "starke mannen" drätselkammarens ordförande Harald Schoug som speciell adressat. Och trots att fältet nu är ca 800×200 med stråket i gynnsam vindriktning, kommer ett vinkelstråk med samma mått att ordnas den närmaste tiden. Om andra stads- och kommunrepresentanter händelsevis får ögonen på dessa rader, så följ skriftens ord "Gack och gör sammalunda".

Klubben har ordnat en trevlig klubblokal vid fältgränsen med fina serveringsmöjligheter, och hangarbygget är praktiskt taget redan på gång. Flygplanparken består på motorsidan av en Sk 12, en Piper Cub L4 och så stoltheten den nyinköpta Cessna 172. Medlemsantalet var vid jubileet omkring 90, och klubben står med 30 motor- och ca 50 segelflygcertifikat.

Och så till gästerna. Här landade i jämn ström segraren i ankomsttävlingen tandläkare Bjarne Bergengren, Ljungbyhed, "flygande eslövsbonden" Thure Nilsson med silvergrå tinningscharm över hela huvudet, Arne och fru Anna-Lisa Bergström från Nordvästra Skånes FK, disponent Sven Renström med Cessna 172 inrymmande fru Solveig och barnen Margareta och John, och som kanske mest beundrad deltagare dansken G Fjord Christensen från Odense med sin synnerligen eleganta och skinande Jodel 112, egenhändigt byggd under 2.000 str. samma byggtimmar. Den hade vid tillfället ↓ dan hunnit få en flygtid på 150 timmar, och den "rostfrie fabrikören" hade till och med tillverkat propellern samt försett planet med hjulkäpor. Byggsatsen var rekvirerad från KSAK, Sverige, men för övrigt hade dansk furu och finsk björk fått stå för resten av material. ↓ Allt enligt ägaren.

Andra vackra flygplan: en Turbulent i blågula färger, en dansk hembyggd Turbulent i något anspråkslösare utförande, praktiskt taget alla representanter för Piper koncernens eleganta produktion, ett flertal vackra Cessnor, och så allestädes närvarande Jörgensen, Köpenhamn, med en Jodel Ambassadeur.

Sedan rallyledningen konstaterat, att alla aviserade gäster anlant, beordrade "hövdingen Ossian" sjömanöver och hela sällskapet, värdfolk



Finishen var perfekt både på det weibullska fältet och Jodel 112:an.

SAS-pokalen till Sverige

Nordiska flygpokalen till Finlands Juhani Heinonen

Ett par veckor efter sammandrabbningen vid SM i Hultsfred var det klart för årets verkliga elitmöte mellan de bästa från de fyra nordiska länderna. Tävligen gick i år i Norge, närmare bestämt på Torps flygplats omkring sex kilometer norr om valfångarstaden Sandefjord. Man kunde konstatera en viss föryngning i de olika lagen. Finland hade t ex stuckit in en ung pilot Kaitera mellan stjärnasset Heinonen, som med sitt egenhändigt konstruerade och byggda plan sedan flera år tillbaka härjat i toppen på prislistorna och Saavalainen, som nu var med för andra gången. Danmark hade också en ungdom, Skjöldberg, som flög en verkligt elegant och läckert ytbehandlad Turbulent, dymedelst väckande speciell förtjusning bland

kvinnliga åskådare. Aldrig har man sett en förare och ett plan som så perfekt passade för varandra. Intrycket var — förlåt uttrycket — rentav näpet.

Värdfolket själva hade fått förfall för Danieler, som var ute på valfångst och Foss som varit inregnad i Nordnorge och ställde upp med Aarseth och Knutsen som nya namn. Och från Sverige var det naturligt att nykorade svenske mästaren Calle Danielsson gick in i laget tillsammans med veteranerna Petersén och Hedman.

Torps flygplats bjöd på jättebanor och var avdelad i en civil och en militär sida där en elegant stationsbyggnad markerade den civila sidan och den militära flygstationen låg på motsatt sida.

och gäster till ett antal av 120 gingo ombord på en av Viking-bolagets båtar, där jubileumsmiddagen gick av stapeln. Öresund låg spegelblank, solens sista strålar svepte över Vens ollonborrar, blusliv och malvor, och inne i salongen var det som sagt en fest, värdig en så framåt klubb. Ett kortare strandhugg i Köpenhamn ingick i programmet.

Talen voro välgörande få. KSAK:s representant överstelöjtnant Nils Lundgren överlämnade till klubben Charles Lindbergs "Spirit of St Louis" med Lindbergs egenhändiga namnteckning som grund för klubb-biblioteket. Flygveteranen och Thulin-minnesexperten S M Eskilsson lät sin hyllning till klubben stå över till påföljande dag, när han med all tillbörlig sakkunskap visade alla intressanta minnen från Landskronas förra storhetstid i luften. Förutom museibesöket bjöd söndagen på uppvisningar och provflygningar. Det var en flygets folkfest med massor av intresserade Landskronabor, som vallfärdade ut för att njuta av det vackra vädret, den livliga flygverksamheten och baden i Sundet. Fältets läge bara ett par hundra meter från bra badstrand med en nybyggd semesterby gör nämligen en sådan kombination möjlig. När ni flygande turister gör upp era planer, glöm då inte Thulinfältet i Landskrona. Söndagen bjöd sedan på en verklig raritet. Weibullkoncernen, riksbekant bl a genom de vackra fröpåsarna ni vet, bjöd klubben med gäster på en rundvandring på sina domä-

ner. Chefen själv konsul Gunnar Weibull tog emot, och sedan demonstrerades gräsmattor och provytor med olika grässorter, och visste man inte från flygfältbesiktningen att demonstratören Björne Langvad kunde sin sak, så förstod man det nu. Och det skadar inte, att herrar flygfältsanläggare landet runt kostar på sig ett samtal eller ett brev till honom, när ni väljer grässort för fältet. Det besväret kommer att löna sig.

Som avslutning på det besöket bjöd Weibulls på lunch, en gästfrihet som verkligen uppskattades.

Ja, så vändes då så småningom propellrar, mot respektive hemmaflät, och det var säkert en och annan, som vid landningen på den egna, kanske hårda, torvan med saknad tänkte på Thulinfältets fjädrande gräsmatta. För egen del avslutade referenten sitt besök med en titt på klubblokalerna i staden, där bl a amatörbygge av Jodel 112 är i full fart. Det är Artur Andersson, som med biträde av sina "pågar" Lennart (11) och Bo (9) svarar för den saken, och planet befann sig för dagen i halvfärdigt skick och beräknades bli klart för de första flygningarna någon gång på vårkanten.

Ja, så återstår endast, att vi alla gäster på nytt tackar klubben för förnämliga arrangemang och för en flygarfest, som man inte glömmet i första taget.

Ln.

Svenska laget. Fr v:
Gunnar Hofman
(lagledare), Evert
Hedman, Carl Da-
nielsson och Len-
nart Petersén.



I det militära lägret förlades samtliga delta-
gande och på sitt sätt var det ett repetitions-
möte för oss alla, att hämta ut sängutrustning

från förrådet och bädda sängarna gjorde att
deltagarna verkade "reggubbar". Men det gick
utmärkt och om det är någon som undrar, kan

Placering	Namn	Land	P o ä n g			Summa
			Nav- prov	Land- prov	Spec- prov	
1	Heinonen	Finland	2,20	22,24	12,72	47,16
2	Petersén	Sverige	7,70	30,21	9,87	47,78
3	Hedman	Sverige	56,10	32,61	4,69	93,40
4	Thyregod	Danmark	48,40	51,79	16,13	116,32
5	Saavalainen	Finland	41,80	55,55	29,62	126,97
6	Rudström	Norge	108,90	10,19	25,90	144,99
7	Danielsson	Sverige	140,80	16,36	8,34	165,50
8	Laursen	Danmark	72,60	75,95	17,33	165,88
9	Knutsen	Norge	162,80	17,33	39,11	219,24
10	Aarseth	Norge	146,30	43,83	34,17	224,30
11	Kaitera	Finland	188,10	56,16	27,70	271,96
12	Skjöldberg	Danmark	248,60	21,84	25,81	296,25

Lag:

1	Sverige (Petersén—Hedman)	141,18
2	Finland (Heinonen—Saavalainen)	174,13
3	Danmark (Thyregod—Laursen)	282,20
4	Norge (Rudström—Knutsen)	364,23

Priser:

J Heinonen, Finland - Inteckning i Nordiska
Flygarpokalen, samt miniatyr av pokalen
Svenska laget - Inteckning i SAS-pokalen
samt minnesplåt av priset

jag tala om att det svenska logementet väl hade kunnat visas upp för själva ÖB. Det kunde laget också för den delen, både ankomst och avfärd skedde i perfekt tregrupp och på parkeringslinjen väckte de gulmålade planen uppmärksamhet med noggrann inrättning, nya förankringsrep, rödmålade förankringsspikar och med radio, flytvästar och livbåtar i varje plan. Mycket god reklam för landet och för klubben. Hoppas att herrar Fernberg och Esping noterar detta. Lagledaren Hofman är väl värd en eloge.

Tävlingarna började med navigeringsflygning som gick västerut och över mycket höglänt terräng. Mellanlandning var ordnad i Notodden, som låg i en dalgång omgivet av ganska höga berg eller "fjell" passar kanske bättre. Här var nödlandningen inlagd och praktiskt taget samtliga fick en skjuts uppåt av en termikblåsa som låg i sista insvängningen och förorsakade synnerligen kraftiga pluslandningar. En av norr-männen — Rudström — utnyttjade upp vinden till en extra 360° sväng på finalen och kom perfekt. En sådan sväng är sällsynt och bör icke förordas, men det gällde som sagt nödlandning och piloten kände tydligen både termikförhållandena och sitt plan synnerligen väl. Han kom också etta i landningsmomentet. Hei-nonen segrade i navigeringen, väl dokumente-rande sin mästar-klass. Lennart Petersén, Sverige, var hans farligaste konkurrent och det visade sig också vid den slutliga prislistan, där det endast skilde 0,62 poäng mellan dessa båda. När sedan Evert Hedman också lyckades bra var saken klar vad lagsegern beträffar och SAS-kannan — en verkligt vacker trofé — hamnade för ett år framåt på svensk botten. Och Hei-nonen kunde flyga tillbaka till sitt land igen med Nordiska flygarpokalen varpå det kunde konstateras att det vanliga utbytet skett. Vart-annat år har Finland och Sverige bytt troféer. Men hur går det nu nästa år när tävlingen går i Danmark? Ja, den saken diskuterades vid avslutningsbanketten som ägde rum på Norges och som det sades Europas flottaste hotell — valfångarkungen Jahres donation till Sande-fjords stad. Och danskarna Thyregod, Laursen och Skjöldberg lovade inte säkert, men nästan, att det här pokalutbytet mellan Finland och Sverige kommer det att bli ett avbrott i nästa år.

Något som vi lärde oss? Ja, ett trevligt mo-ment i navigeringsflygningen var att ett stycke av den navigeringskarta som användes var överklitrad med en vit ruta cirka 30 km i fyrkant. Routen gick över rutan. I stället för dukmål och fotomål gällde det att under navi-geringen över den omväxlande terrängen räkna och pricka in de kyrkor som man såg inom några kilometers avstånd från färdlinjen. Nu funnos kyrkor även inom detta vita område

Ostiv-priset

Vid VM i segelflyg i Köln 1960 tilldelades OSTIV-priset det österrikiska segelflygplanet Standard Austria, beskrivet i KSAK-NYTT nr 1/1960.

Det kan vara av intresse att veta efter vilka grunder de anmälda flygplanen bedömes.

Inom OSTIV har utsetts en jury, vilken be-dömer flygplanets konstruktion etc liksom även dess flygegenskaper. Proven har uppdelats i markprov och flygprov. Vid *markproven* bedömes följande:

1. Konstruktion.
2. Underhållsmöjligheter.
3. Tillsatsviktens storlek.
4. Handhavande på marken.
5. Utseende.
6. Upp- och nedmontering.
7. Pris.
8. Sittbrunnens utformning och inredning.
9. Möjlighet att bruka flygplanet vid flygklubb (amatörbygge).

Under *flygproven* bedömes följande:

1. Roderharmonin.
2. Egenskaper vid låga flyghastigheter.
- 3) Egenskaper vid höga flyghastigheter.
4. Uppförande vid växling av sväng.
5. Vingglidning.
6. Landningsegenskaper.
7. Allmänt intryck av flygplanet under flömsning.

Ann. Endast flygplan, vilka har möjlighet att deltaga i Standard-klassen och dessutom har anmälts till tävlan om OSTIV-priset, provas av ovannämnda jury. För att få deltaga i Stan-dard-klassen skall flygplanen bli uppfylla följande fordringar:

1. Spännvidden får ej överstiga 15 meter.
2. Klaffar eller andra metoder att ändra vingprofilen är förbjudna.
3. Flygplanet skall vara försett med fast hjul.
4. Flygplanet får ej ha ballast, vilken kan kastas under flygning.
5. Bromsfallskärm är förbjuden.
6. Flygplanet skall vara godkänt för molnflygning.

Meddelande angående juryns bedömningsgrun-der har ej offentliggjorts. Avsikten med detta pris är ju bl a att uppmuntra serietillverkni-av för klubbarna lämpligt, högvärdigt flygplan. Det måste emellertid bedömas ganska tveksamt, huruvida Austria verkligen kommer att till-verkas i några större serier. Priset torde bli täm-ligen högt. Lämpligheten för amatörbygge kan starkt ifrågasättas, eftersom såväl kropp som vinge till stor del är tillverkade av glasfib-laminat.

och här gällde det alltså att bestämma sin egen position och på kartans "vita fläck" pricka in kyrkornas läge så exakt som möjligt. Att Hei-nonen, Petersén, Hedman m fl lyckades bra även här visar på goda förberedelser och på verkliga "finflygningar".

N L



OSTERMANS AERO AB

auktoriserad verkstad för översyn och reparationer av
**helikoptrar - flygmotorer - propellrar -
hjälpapparater**

Försäljning av motorer, reservdelar och tillbehör

VERKSTAD OCH FÖRRÅD

Box 2016, Södertälje 2. Tel 0755/329 60

AIRCAR NYTT FÖR NORDEN

USA:s ledande företag inom flygbranschen

representerar över 50 välkända amerikanska tillverkare
inom flyg, elektronik- och instrumentbranscherna
täckar flygets alla behov i luften och på marken
tjänar industrins behov av specialinstrument för forskning,
provning och tillverkning

Nu med eget kontor i Skandinavien

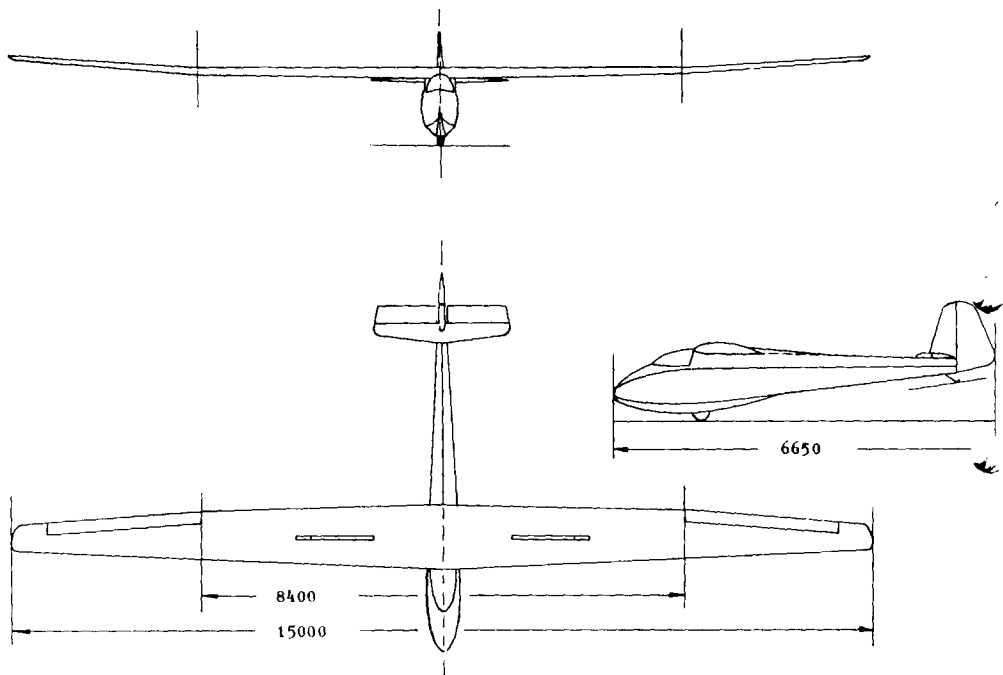
AIR CARRIER SERVICE

TEL. 29 69 95 / 96 STOCKHOLM
CABLES AIR CARRIER STOCKHOLM

AIRCAR

CORPORATION

BROMMA AIRPORT
FACK BROMMA 10, SWEDEN



STANDARD SPATZ

Tillverkare: Scheibe-Flugzeugbau GmbH
Dachau bei München, Tyskland

Beskrivning

Ensitsigt, fribärande, högvingat monoplan. Tredelad vinge med laminarprofil. Kropp av stålrör. Vingar, stabilisator och roder av trä. Främre, övre delen av kroppen inklädd i strömlinjeformad glasfiberlaminat. Planet är försett med plexiglashuv och ett fast, inbyggt hjul. Bromsarna, som är av lättmetall, är av typen Schempp-Hirth. Flygplanet är byggt enligt de föreskrifter, som OSTIV uppställt för flygplan i Standardklassen.

Mått

Spännvidd	15,00 m
Längd	6,65 m
Höjd	1,40 m
Kroppsbredd	0,60 m
Största kroppssektion	0,51 m ²

Vikt

Tomvikt	180 kg
Tillsatsvikt	115 kg
Flygvikt	295 kg
Vingbelastning	24 kg/m ²

Vingyta

Vingyta	12,32 m ²
Skevroder	1,17 m ²
Broms	0,43 m ²
Stabilisator o. höjdroder	1,34 m ²
Fena o. sidroder	1,10 m ²

Profiler

Vinge	NACA 632 - 616/614
Stabilisator o. höjdroder	NACA 631 - 012
Fena o. sidroder	NACA 631 - 012

Vingar

Största vingdjup	1,13 m
Minsta vingdjup	0,44 m
Medelvingdjup	0,82 m
Sidoförhållande	1: 18,25 m
Pilform	0,0 ^o
V-form	3,5 ^o
Skränkning	0,0 ^o

SAKREVISIONENS UTLÅTANDE POSITIVT FÖR KSAK OCH SEGELFLYGVERKSAMHETEN

Aeroklubben har utnyttjat och fördelat till förfogande stående medel på ett ändamålsenligt och planmässigt sätt, konstaterar Statens Sakrevision i sin skrivelse av den 23 september 1960, vari Sakrevisionen till chefen för försvarsdepartementet redovisar sitt uppdrag att överse den statsunderstödda segelflygverksamheten. I skrivelsen, till vilken bifogats yttranden från chefen för flygvapnet, chefen för armén, luftförsvarsstyrelsen, civilförsvarsstyrelsen och aeroklubben säges avslutningsvis, att Sakrevisionen icke anser sig böra föreslå någon indragning av segelflyganslaget.

"Sst tror folk på Storken!"

förklarar chefsinstruktören Lennart Ståhlfors, när KSAK-NYTT ber om en kommentar till den glädjande TT-notisen som på självaste högtidsdagen i samband med KSAK:s 60-årsjubileum meddelade att flygvapnet fått Kungl. Maj:ts bemyndigande att utan kostnad överlämna åtta uttjänta Fieseler Storch till Aeroklubben. "Det är meningen", fortsätter herr Ståhlfors, "att några av segelflygklubbarna efter behovsprövning skall få disponera Storkarna för bogsering. Vilka klubbar det kan bli fråga om kan för närvarande inte sägas. Vi har för övrigt ännu inte fått något officiellt meddelande från flygvapnet angående överlåtelsen."

Hur som helst, så är det tydligt att man i vår kan fånga en Stork med en Baby i objektivet när man är ute på fotojakt. Vem sänder oss den snyggaste bilden?

Standa

Bästa glidtal (vid 80 km/tim)	1:31
Minsta sjunkhastighet (vid 70 km/tim)	0,65 m/sek
St tillåtna hastigheter	
Tillåten hastighet vid lugnt väder	200 km/tim
Tillåten hastighet vid byigt väder	140 km/tim
Flygstart	140 km/tim
Vinschstart	100 km/tim
Konstflygning	Nej

Pris ca 8.500 DM.

Motorflygchefer och tekniskt ansvariga



JOHN HELLSTRÖM
Motorflygchef **M 32**
vid **Arboga Fk**
f: 10.11.32. A-cert. 3370
Flygmekaniker.
Adress: Nääfsgat. 2 D,
Arboga.
Tel: arb. CVA (106).



BERNT RING
Motorflygchef **M 33**
vid **Halmstads Fk**
f: 19.10.38. A-cert. 4161
Montör.
Adress: Odalvägen 5 B,
Halmstad.



WERNER BYSTRÖM
Motorflygchef **M 34**
vid **Kiruna Fk**
f: 21.3.23. A-cert. 3806
Färghandlare.
Adress: Steinholzgatan
12, Kiruna C.
Tel: bost. 134 85,
arb. 101 38.

RST - 60

preliminärt!

Linköpings Flygklubb tar hem NIKE!

KSAK:s segelflygavdelning håller i pressläggningen på att räkna ut resultaten i Rikssegelflygtävlingen. Med reservation för ev fel kan KSAK-NYTT redan nu meddela att Linköpings Flygklubb kommer att få den första inteckningen i NIKE, segergudinnan, det nya vandringspriset som uppsatts av direktören Oswald Arnulf-Olsson, Göteborg.

Linköpingsklubbens segerherrar, T Eriksson, E Persson, B Sjödin, L-G Palm, S Rodling och B Söderholm har gett klubben den anmärkningsvärt låga platssiffran 23, medan Västerås Flygklubb på andra plats har 84 och trean Uppsala Flygklubb 99. Efter Östersunds Flygklubb med 118 återkommer Linköpings Flygklubb med sitt andra lag med platssiffran 120.



TVÅ FINA FLYGARFAMILJER

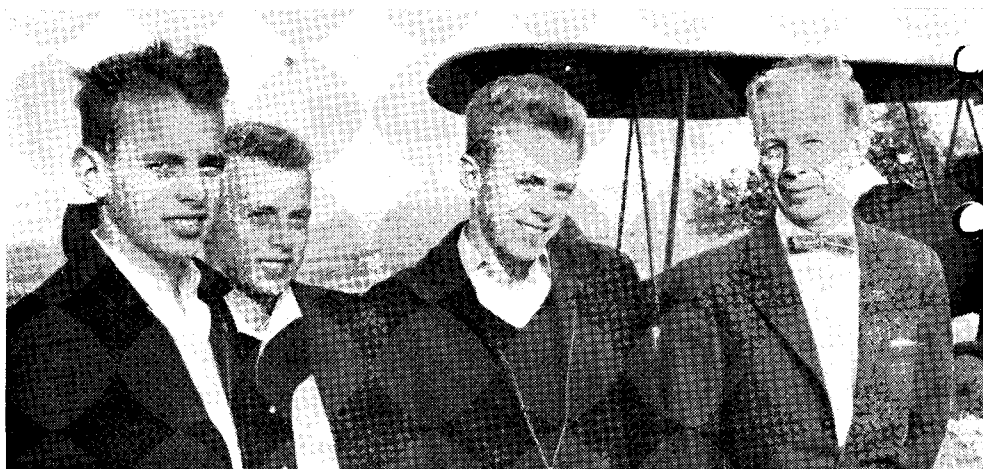
Flygande brödratrio anlagsprövad i segelflyget

Årets Fältflygarexamen på Ljungbyhed den 27 september ägnades stora rubriker i dagspressen, sedan man uppmärksammat det förhållandet att kursettan Alvar Nilsson från Gaperud i Värmland blev den tredje fältflygaren i småbrukarparet Fritz och Anna Nilssons barnaskara, där endast brodern Ivan är civilist. Det är han som upprätthåller familjens småbrukartraditioner medan syskonen bokstavligen flugit ur boet.

Det hela började med Ragnars flygintresse som för några år sedan förde honom i händerna på skickliga segelflyglärare i Värmlands

Flygklubb, Karlstad, där han klarat prov både för C-diplom och S-certifikat. Ragnars intresse smittade av sig på storebror Karl-Erik som sökte till Flygvapnet och som också prövade på segelflyget, dock utan att avlägga några prov. Lillebror Alvar, som blev årets Ljungbyheds-etta hade i likhet med Ragnar anlagprövats vid Värmlands Flygklubb, där han som flitig segelflygare erövrat C-diplom och S-certifikat.

Det är sannerligen en duktig fältflygartrio, som berett Mamma och Pappa Nilsson stolthet och glädje. Ragnar gick ut som kurs-sjua 1957, Karl-Erik som trea 1958 och nu blev som sagt Alvar bäste man, vilket föranledde FV-chefen att bjuda hela familjen Nilsson på en Pembroke-



tripp från Sätenäs till Ljungbyhed för att övervara Alvars examen.

KSAK-NYTT sluter gärna upp bland gratulanterna! Segelflygintresset håller på att spridas ute i bygderna och Flygarfamiljen från Gape-rud är ett av de många talande bevisen för segelflygets värde för rekryteringen av duktigt folk till våra flygiska yrken.

Far med tre söner aktiva flygare

i Uddevalla

Forsten Bergman, som har sin dagliga gärning på Margarinbolaget i Uddevalla, född 1906, hör till våra mest entusiastiska privatflygare. I sann flygisk anda har han också upofstrat sina tre söner, 19, 18 och 17 år gamla, som alla är segelflygare.

Aldste brodern, Nils Bergman, skall bli lärare och har bestämt sig för att ha flygningen som hobby, medan mellanbrodern Erik Bergman, efter studentexamen till våren (latinlinjen) tänker komplettera till realstudent för att kunna söka till flygvapnet som officersaspirant. Yngste brodern, Sten Bergman, har just genomgått testningen i flygvapnet och hoppas bli antagen som fältflygarelev.

DAGENS FÖRMANING!

Det händer ofta — alltför ofta — att flygtävlingar, ankomsttävlingar i anslutning till rallyn m m anordnas utan att den arrangerande klubben begärt erforderligt tillstånd. Om ingenting obehagligt inträffar blir kanske detta förfarande oupptäckt men vid passeringar kan det medföra komplikationer av olika slag. Tillstånd skall begäras av vederbörande landsfiskal efter luftfartsstyrelsens hörande och anskningarna skola insändas via KSAK.

Dessutom har ett flertal tävlingar ägt rum utan att arrangörerna tänkt på att deltagarna absolut skall kunna uppvisa sportlicens. Sportlicens ändamål är att styrka, att innehavaren är berättigad att delta i flygtävling och rekordförsök. Sådan licens gäller i alla länder som äro anslutna till FAI och är obligatorisk för deltagande i flygtävlingar och rekordförsök i Sverige och i utlandet.

Licensen utgör ett intyg från KSAK att för dess del innehavaren är oförhindrad att delta i tävlingar och rekordförsök (ej suspenderad eller diskvalificerad). Licensen gäller för kalenderår. Avgift för ny sportlicens är 5:— kr och för förlängning 2:— kr per år.

Visste Ni att . . .

under året följande nya klubbar begärt och erhållit inträde till KSAK: Älvdalens FK, Älvsbyns FK, Norra Värmlands FK, Torsby, Hälsinge FK, Hudiksvall, att följande klubbar håller på att bildas: Rättviks FK, Backamo FK och Arbrå FK samt att Luleå FK är under nybildning.

Av dessa klubbar har Norra Värmlands, Älvsbyn, Hälsinge och Arbrå fält eller stråk som tillkommit genom klubbarnas egen försorg, Rättvik förbereder just sin fältfråga, Backamo kan använda det gamla fältet med samma namn och Luleå har fått ett fält vid Unbyn (mitt emellan Boden och Luleå).

Federation Aeronautique Internationale FAI

den 18 augusti 1960

Till

Nationella Aeroklubbar

The Royal Aero Club of the United Kingdom (Kungl. Brittiska Aeroklubben) har bett mig delge Er en händelse, som inträffade vid Southend flygplats den 19 juli. Tre utländska flygplan anlände dit samtidigt, men piloterna tycktes fullkomligt okunniga om bestämmelserna för uppträdande i trafikvarv. Ej heller tycktes de ha någon uppfattning om hur man inträder i trafikvarv. Resultatet blev ett mycket nära kollisionstillbud med ett Viking-passagerarplan, som just var i färd med att landa. Vaktkontrollören rapporterade följande:

Tre sportflygplan närmar sig från NW, alla utlänningar med språksvårigheter, instruerades att inträda i trafikvarv över Southend på 1.500 feet. Alla tre bekräftade på olika sätt. Kapten Melvin i Viking befann sig i högervarv på medvindslinjen på bana 24, rapporterade ett mycket nära kollisionstillbud med ett av sportflygplanen och meddelade, att han skulle inlämna en rapport därom.

Dessa sportflygare hade ingen aning om vare sig trafikvarvsbestämmelser eller radiotelefoni. Tills de hade landat, måste alla flygplan i trafikvarv och plan i väntan på starttillstånd kvarhållas. Någon form av kontroll var meningslös.

Det är tydligt att dylik flygning av privatpiloter kan skada privatflyget en hel del, och är en anledning till, att privatflygplan utestänges från vissa flygplatser.

Det vore mycket lämpligt om Er klubb ville vara vänlig att publicera denna händelse, så att det kommer till privatflygarnas kännedom, och på så sätt kan tjäna som en varning.

H R Gillman.

ÄNDRADE BESTÄMMELSER

om förändring av gångtid mellan grundöversyner för motorer i luftfartyg

(INFO 63/1960).

Kungl luftfartsstyrelsen har utfärdat Luftvärdighetsanvisning nr 28/60 angivande högsta tillåtna gångtider mellan grundöversyner för motorer i luftfartyg.

Tidigare har gällt, att med en flygmotors gångtid mellan grundöversyner avsetts summan av gångtiderna på marken (eller vatten) och under flygning. Nu gäller med retroaktiv verkan, att i gångtid mellan grundöversyn endast flygtiden räknas. (Således må ackumulerad markkörningstid, räknad från senaste grundöversyn eller från tidpunkt då ny motor togs i bruk, subtraheras från den totala motorgångtiden räknad för samma period.) Med flygtid avses härvid tiden från det ett luftfartyg bringas i rörelse av egen kraft vid lastningsplatsen i avsikt att startas, till dess det efter flygning bringas att stanna på urlastningsplatsen. Denna definition överensstämmer med definitionen för flygtid angiven i BCL — D 2.1 resp D 3.1, varvid den fördelen erhålles, att flygtid och motorgångtid blir lika.

Ändrade anvisningar för förändring av motorjournal utfärdad av luftfartsstyrelsen, kommer att tillställas flygplanägarna genom besiktningmännens försorg i form av ett tryckt blad, avsett att fästas ovanpå befintliga anvisningar å journalens pärm.

Luftfartsstyrelsen har tidigare medgivit, att fastställd högsta gångtid mellan grundöversyner vid behov och på vissa villkor skulle få överskridas med 5 procent dock max 50 timmar. Denna dispens kommer hädanefter icke att beviljas.

TILL SALU

1 st NARCO SUPERHOMER

kompl 4 kanaler. Tel 33 28 28 efter kl 16.00

STINSON VOYAGER

4-sitsig, blindflygutrustad, med 190 hk Lycoming och ställbar propeller samt riklig reservutrustning.

Figge Bergman

Kärralundsgatan 63 A, Göteborg Ö

Telefon 031/25 61 10

PIPER TRI-PACER LN-AEO

m 160 hk motor, hjulställ samt skidor och flottörer, radio, kapell till vingarna, extra startmotor och propeller. Total gångtid fpl 1480 tim, 280 tim efter stor översyn. Motortid 850 tim, efter stor översyn 520 tim. Fullt instrumentutrustad. Hänvändelse till

Civilingenjören H Björum

Tordenskjöldsgat. 6 b, Oslo

KLEMM 35 B

gångtid sedan grundöversyn på flygplan och motor c:a 200 tim säljes mycket fördelaktigt. Ev byte.

Tel 0500 / 142 77

TIPSY B

2-sitsigt flygplan, besiktigt i juli 1960. Pris 5.000:— kr.

Tel Malmö 91 04 49

WEIHE

med gällande luftvärdighetsbevis till salu.

Linköpings Flygklubb

Saab, Linköping

TRANSPORTVAGN

Täckt, utförd i lättmetallplåt passande till flygplan med max 15 m spännvidd. Vagnen är i mycket gott skick.

Linköpings Flygklubb

LUFTDRIVNA KURSGYRO,

2 st, och konstgjorda horisonter, 2 st.

Anbud till **Uppsala Flygklubb,**

Box 87, Uppsala

FLYGPLAN TILL SALU

Auster V J 1. 3-sitsig med motor Cirrus Minor II, 100 hk,

Auster Mark V. 3-sitsig med flottörer, motor Lycoming, 130 hk.

A S A F L Y G

Stockholms Aero

Box 1124, Bromma 11

Tel 28 29 90

AUSTER V

med Cirrus motor, metallpropeller, extra-tank etc. Gångtid till grundöversyn c:a 245 tim. Pris kr 11.000:—.

Edsbyns Flygklubb

Edsbyn. Tel 02 71 / 212 35

KRANICH och BABY FALK

i gott skick till salu. Svar till

Kristianstads Flygklubb,

Kristianstad

AUSTER V

r Lycoming motor. Total gångtid för flyg-
plan och motor: 300 timmar (900 timmar kvar på motorn). Utrustat med bl a extra-tank på 68 liter, el start, bogserkoppling samt blindflyginstrument. Pris kr 18.000:—.
Ev amortering.

Tord Anderssons Aero AB

Fack 626, Falun 4. Tel 178 70

VID BEHOV AV:

Continental flygmotorer
Mc Cauley propellrar
Flygplansvåg
Dope (butyrate)
Instrument
och övriga tillbehör

KONTAKTA

DUELLS AERO

Friggagatan 10 — Göteborg C
tel 031/19 21 05

REARWIN (GV)

med fabriksny Continental C90 med startmotor och generator och McCauley metallprop. Pris 21.000:—.

DUELLS AERO

Friggagatan 10 — Göteborg C
tel 031/19 21 05

GIPSY MAJOR I, 0-ställd.

DUELLS AERO

Friggagatan 10 — Göteborg C
tel 031/19 21 05

AUSTER Mk V

0-ställd Lycoming motor, utr m generator, startmotor, extra ljuddämpare o Avia 2-kanal radio. Fpl godk för bogsering.

Aeroklubben i Göteborg

Göteborg-Flyg

tel 031 / 62 02 70

4-SITSIGT FLYGPLAN TILL SALU

Fpl SE-CEA Persival Proctor med total flygtid av 538 tim på såväl kropp som motor. Innan fpl 1957 inbesiktigades i Sverige, var det föremål för så noggrann genomgång, att kroppen 0-ställdes och har nu en flygtid av 290 tim.

Beskrivning

Motor: 185/210 hkr De Havilland Gipsy Queen 2.

Propeller: De Havilland constant speed.
Ekonomi: 45 lit bensin och 2 lit olja/tim vid marschfart 200 km/tim.

Fpl kropp: Ytterst kraftig konstruktion i impregnerat trä, helt dukklädd och målad.

Vingar: Trä och duk. Målat. En bränsletank om 91,5 lit är placerad i vardera vingen. För underlättande av hangarfrågan kan yttre vingsektionen fällas med enkla handgrepp.

Ställ: Fast, kraftigt ställ försett med strömlinjeformade damasker.

Broms: Manuellt manövr. System Bendix.
Instrument: Full "blind flying panel" samt 4-kanal radio. Uppvärmat pitotrör.

Inredning: I den ytterst rymliga och bekväma cabinen äro framstolarna samt dubbelsoffan och sidorna klädda i rött skinn, taket i brunbeige galon. Instrumentdisk m m är fanerad med bonad teak.

Flygegenskaper: Proctorn är relativt lätt-flugen. Dess flygegenskaper tillfredsställer den som ställer höga krav på ett klubb- och reseflygplan.

Inflygning: Fpl är utrustat med dubbelkommando. Komplet litteratur om inflygn och handhavandet av fpl finnes.

Flygplanet, som är besiktigat för kommersiellt bruk, står i hangar på Höganäs flygplats och är utomordentligt välskött. Det äges av ett rederi och säljes på grund av nyanskaffning. Välenommerad flygklubb kan ev erhålla amortering. Demonstration och försäljning omhänderhaves av

C G Falkengren

Storgatan 64, Höganäs

Tel 416 32 (kont) och 419 46 (bost).

För specifikationen garanteras ej.

Silvaire Luscombe Delux 1960

Vi kan nu leverera en fabriksny Luscombe 8-F med 90 hk Continental motor, flygklar Fornebu för sv. kr. 36.000: —.

Detta robusta helmetallflygplan lämpar sig utmärkt för flygning med skid- och flottörställ.

Vi står gärna till tjänst med närmare upplysningar.

NORSE AVIATION A/S

Kirkegaten 2,

Postbox 103, Oslo — Telefon 42 49 97 — 42 64 68

ÖNSKAS KÖPA

WEIHE KÖPES KONTANT

Svar med sedvanliga uppgifter till
Jönköpings Flygklubb
Segelflygsektionen
Sune Hult, Duvgatan 7 A, Jönköping

SKIDOR TILL AUSTER V KÖPES

Tord Anderssons Aero AB
Fack 626, Falun 4. Tel 178 70

LEDIGA TJÄNSTER

TRAFIKFLYGARE

med lärartillstånd erhåller fast anställning.
Tord Anderssons Aero AB
Fack 626, Falun. Tel 78 70

SEGELFLYGLÄRARE

sökes för tillträde snarast. Upplysningar
gm Herr S. Hult, tel Jönköping 197 04.
Jönköpings Flygklubb



Oktober 1960

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

Prenumerationspris: Endast helår 3: —.
Postgirokonton (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