

### PIPER CUB L4

med 90 hkr Continental C 90 motor säljes. Planet nybesiktigat och i utmärkt skick. Gångtid på motor 400 tim. Extra bränsletankar i vingarna. Lättmetallskidor och Edo lättmetallflottörer. Prima stoppade stolar. Svar till **Älvdalens Flygklubb, Näset 4, Rot.**

### Startmotor

passande till Continental C-75-12, C-85-12 och C-90-12. Fabriksny, säljes billigt konstant. Svar till **Älvdalens Flygklubb, Näset 4, Rot.**

### FLYGPLATSER

### FRÖLUNDA FLYGSTRÅK

500×30 m, nära Kungsängen 25 km från Stockholms centrum, fri flygning under 300 m, hangarplatser för sportflygplan, bensin och olja, reglementsensliga tillsyner, bil att disponera. Tel. 0758/520 63.

### SÄLJES eller UTHYRES

### KRANICH

uthyres ev säljes. Fpl. flygklart i gott skick, dukbeklädnad på vingar och kropp.

Tel. 0500/106 70 Frisk, kontorstid

### ÖNSKAS KÖPA

### FLYGPLANSMOTOR HIRTH

0-ställd, passande för Klemm 35 önsk. köpa. Svar till **L. Nyström, Germandövägen 10 B, Luleå 4**



Friggag. 10, Göteborg C. Tel. 19 21 05

### GIPSY MAJOR I

Grundöversedd i England. Aluminiumtoppar. Alla modifieringar utförda. Pris 6.800:—.

### CONTINENTAL 0-300 A

Grundöversedd. Total gångtid cirka 1.000 timmar, med startmotor. Pris 9.500:—.

### CONTINENTAL C 85-12

Fabriksny med skärmd anläggning. Pris 7.800:—. Kan levereras med startmotor och generatormotor mot pristillägg.

**GV** med fabriksny 90 hkr Continental motor med startmotor och generator. Uthyres ev på längre tid.



September 1961

Redaktör och ansvarig utgivare: *Georg H Déranitz*. Adress: Kungl. Svenska Aeroklubben, Malmkillnadsgatan 27, Stockholm C. Telefon: 23 23 65 (växel).

Prenumerationspris: Endast helår 5:—. Postgirokonto (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 5 - ÅRGÅNG 4 - SEPT 1961



Disponent Göte Johansson, Nyge Aero och Bengt C:son Bergman, KSAK, vid segrande Colten.



— ÄNNU EN PIPERSUCCÉ —

**PIPER**

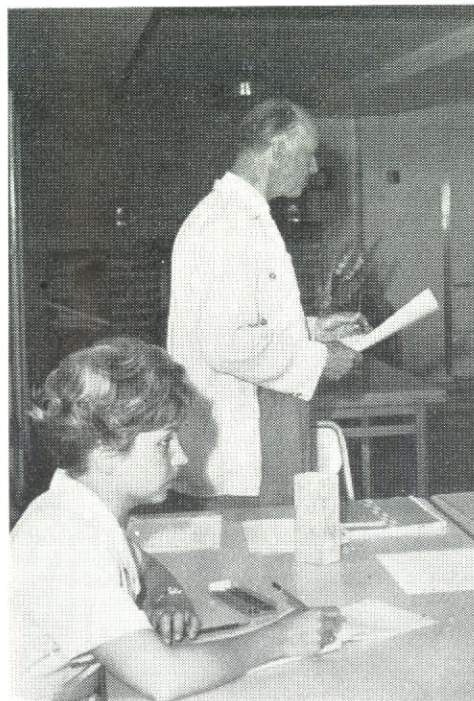
*Cherokee*

GENERALAGENT FÖR PIPER I SKANDINAVIEN  
**NYGE-AERO • BOX 31 • NYKÖPING**  
 TEL. 17347, 18392



## Klubbarna valde Piper Colt

*Aktuell anskaffning 19 flygplan*



KSAK har hos Kungl. Maj:t hemställt om ett lån ur luftfartslånefonden för de anslutna flygklubbarnas räkning att användas för finansiering av den flygplananskaffning för skogsbrandbevakningen som måste genomföras under den allra närmaste tiden. Den äskade lånesumman är 1/2 miljon att återbetalas inom 8 år.

I skrivelsen till Konungen framhåller KSAK:

„... Under den tid, varunder bevakningsverksamheten bedrivits, ha värdefulla erfarenheter framkommit, som efter hand medgivit rationalisering av bevakningstjänsten. Ytterligare förbättringar äro dock erforderliga och möjliga att genomföra. En rationalisering i ekonomiskt avseende skulle emellertid kräva, att åtgärder vidtagas för att inrikta flygplananskaffningen vid klubbarna på för flygbevakningstjänsten särskilt lämplig materiel — med låga anskaffnings- och driftskostnader.

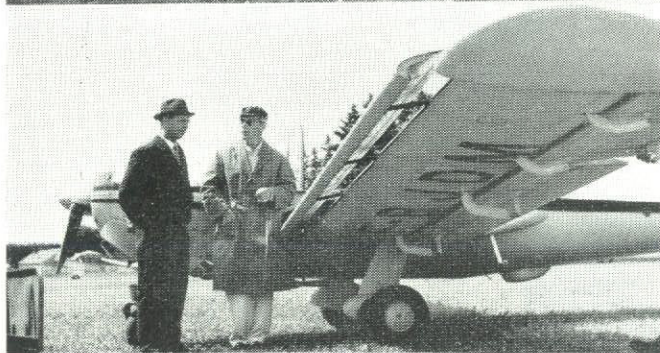
Beståndet av lätta flygplan inom landet är för närvarande synnerligen blandat med ett mycket stort antal olika typer och versioner. Detta gäller även det flygplanbestånd som an-

*Vinjettbilden: Piper Colt, 2-sitsig, 108 hk Lycoming, Nyttig last 317 kg, Marschfart 190 km/t, Räckvidd 1040 km m extratankar. Pris 32.900 kronor. — T v: Generalmajor Nils Söderberg ledde proven.*

## FÖRNÄMLIGA FLYGPLAN VISADES



*T v: MFI-Junior, minst i raden, 2-sitsig, 100 hk Continental, Nyttig last 244 kg, Marschfart 240 km/t, Räckvidd 900 km. Pris 32.300 kronor. Pilot ingenjör Ove Dahlén.*



*Tv: MS 880 Rallye, 3-sitsig, 100 hk Continental, Nyttig last 320 kg, Marschfart 190 km/t, Räckvidd 750 km. Pris 30.900 kronor.*



*T b: Rallye-fenan gav det lilla franska flygplanet ett karakteristiskt utseende.*

*T v: Flygläraren Karl-Eskil Sablman, Borås, gjorde god reklam för sin Cessna 150, 2-sitsig, 100 hk Continental, Nyttig last 243 kg, Marschfart 190 km, Räckvidd 832 km. Pris 49.000 kronor (inklusive VHF).*

## I VÄSTERÅS!



vändes för skogsbrandbevakning. Detta förhållande omöjliggör en rationell underhållsservice och medför därför höga driftskostnader.

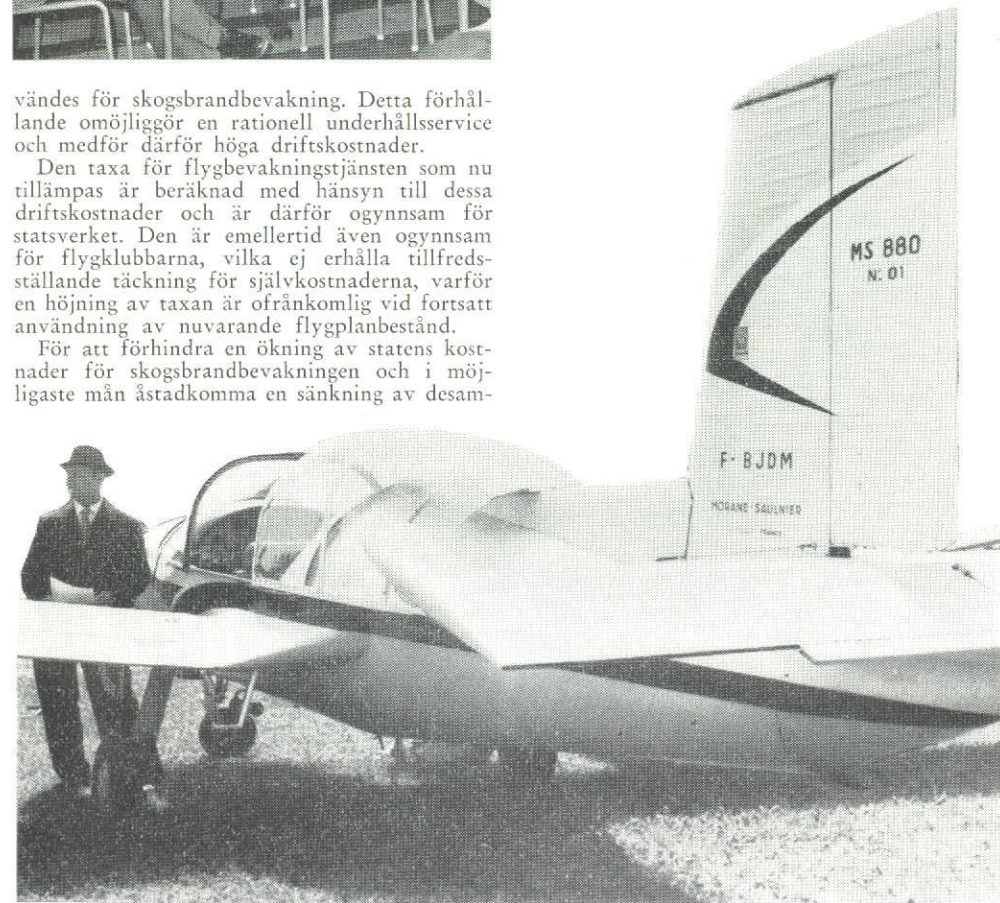
Den taxa för flygbevakningstjänsten som nu tillämpas är beräknad med hänsyn till dessa driftskostnader och är därför ogynnsam för statsverket. Den är emellertid även ogynnsam för flygklubbarna, vilka ej erhålla tillfredsställande täckning för självkostnaderna, varför en höjning av taxan är ofrånkomlig vid fortsatt användning av nuvarande flygplanbestånd.

För att förhindra en ökning av statens kostnader för skogsbrandbevakningen och i möjligaste mån åstadkomma en sänkning av desam-

ma böra åtgärder vidtagas för standardisering av det för flygbevakningen utnyttjade flygplanbeståndet med inriktning på en ur bevaknings- och kostnadssynpunkt lämplig flygplantyp.

Aeroklubben har med anledning härav undersökt möjligheten för enhetlig anskaffning av en främst för skogsbrandbevakning men även för klubbarnas verksamhet i övrigt lämplig flygplantyp. Förutsättningen för dylik på frivillighetens väg genomförd standardisering är dels val av en flygplantyp om vilken berörda flygklubbar kunna enas, dels att finansieringsfrågan kan ordnas.

Aeroklubben har i detta syfte infordrat offert för flygplan, vilka bedömts kunna komma ifråga samt därefter utfört ingående prov och värderingar med de flygplan, för vilka godtagbara offerter lämnats. Som resultat av denna värdering har flygplan typ Piper Colt utvalts. Berör-



da flygklubbar ha i princip enats om denna typ.

För att kunna helt utnyttja de fördelar som en enhetlig anskaffning medför, bl a ifråga om leveransvillkor, fordras att anskaffningen för berörda klubbar sker i huvudsak samtidigt. Förutsättning för en sådan enhetlig och samtidig beställning är att finansieringen kan ordnas med hjälp av lån ur luftfartslånefonden.

För 1962 års bevakningssäsong förutses att bevakningstjänsten skall uppehållas av 16 flygklubbar med vardera ett flygplan, samt att därutöver tre flygklubbar skall hålla vardera ett flygplan i reserv. Ifrågavarande flygklubbar är Sportflygklubben Karlstad, Norra Värmlands FK, Västerås FK, Borlänge-Domnarvets FK, Västerdalarnas FK, Malungs FK, Ovan Siljans FK, Gävlebygdens FK, Arbrå FK, Hälsinge FK, Sundsvalls FS, Norra Ångermanlands FK, Härjedalens FK, Östersunds FK, Stensele-Storumans FK, Lycksele FK, Älvdalens FK, Luleå-Bodens FK och Kiruna FK.

Lånebehovet för var och en av berörda flygklubbar är 26.000 kronor. Det totala lånebehovet är 494.000 kronor.

Var och en av ifrågavarande flygklubbar avses stå som beställare och ägare av ett flygplan och ansvarig för lånet mot av Kungl. Maj:t godkänd säkerhet. Lånet förutsättes utbetalas först sedan flygplanen levererats och flygklubbarnas deltagande i flygbevakningsplanen klarlagts.

Jämförande kostnadsberäkningar för flygbevakningsplanens genomförande 1962 ger vid handen att flygkostnaderna för normalår vid användande av ovan nämnda flygplantyp Piper Colt beräknas ligga omkring 25 procent lägre än för nuvarande flygplanbestånd (196.000 resp 244.000 kronor) ..."

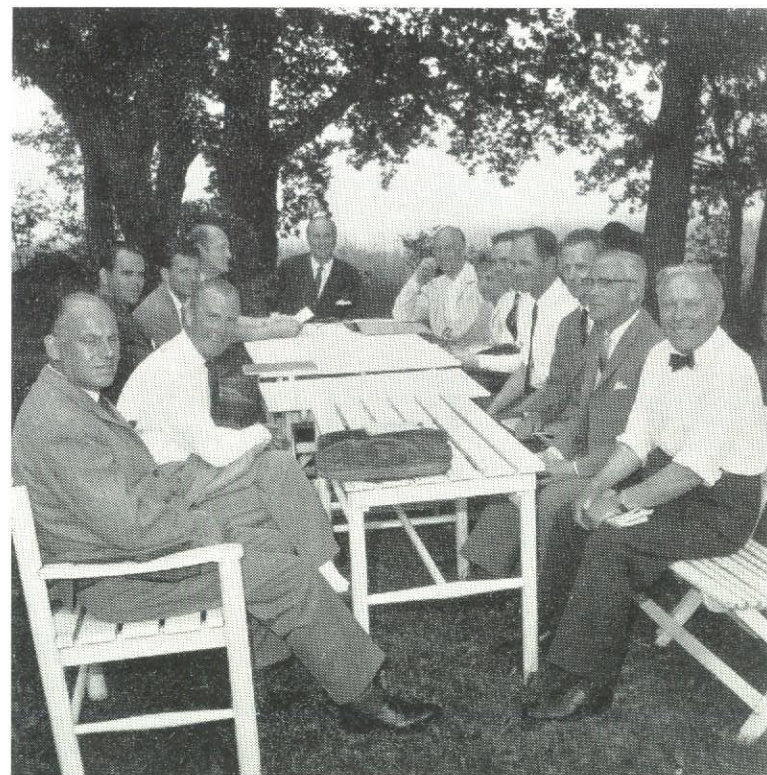
Beräknad kostnad per flygplan är 37.600 kronor, lånebeloppet per flygplan 70 procent, d v s omkring 26.000 kronor.

#### Flygplantest i Västerås

Standardiseringskravet, som på många olika sätt kommit till synes, föranledde KSAK att under veckan 27 juni—2 juli samla flygsakkunniga till en flygplantest i Västerås, där flygplan



Bengt Bergman på förarplats i Rallye tyckte nog att prototypens 90 hk motor var i klenaste laget.



Sällan har väl ett VU-sammanträde hållits i en så luftig omgivning som Lövuuddens vackra park.

som av respektive företag ställdes till förfogande för proven underkastades mycket omfattande jämförande prov. Bedömningsresultatet underställdes de anslutna flygklubbarnas experter och alla dessa representanter för 38 klubbar fick tillfälle att flyga de olika flygplanen.

Med hänsyn till priset, den enkla utprovade konstruktionen och den inom landet etablerade servicen ansågs Piper Colt vara ut teknisk-ekonomisk synpunkt fullt godtagbart som klubbflygplan och f n att föredraga framför övriga bedömda typer. Härtill kommer Coltens dokumenterade lämplighet som bogserflygplan inom segelflyget och möjligheterna att utrusta flygplanet med flottörer.

Den franska MS 880 Rallye kunde inte komma till sin rätt, eftersom det flygplan som presenterades i Västerås var en prototyp, som i alltför många väsentliga avseenden skilde sig från serieflygplanet och som inte kunde komma till sin rätt med 90 hk-motorn, som i serieversionen skall ersättas med 100 hk och 145 hk motorer. KSAK-NYTT får säkert anledning att återkomma med en beskrivning på Rallye,

eftersom SAAB för framtiden åtagit sig representation och teknisk service.

En fjärde flygplantyp, som anmälts till proven, var MFI-Junior. Flygplanet som alltså befinner sig på utvecklingsstadiet visades upp av ingenjör Ove Dahlén men kunde inte delta i de jämförande proven. Även till Junior torde man få anledning återkomma i framtiden. Hela det svenska privatflyget kommer med största intresse att följa utvecklingen av denna svenska produkt.

#### Garanti mot driftsavgift

Colt-köpet har aktualiserat frågan om inrättandet av en skaderegleringskassa för motorflyget, liknande den som sedan 1959 garanterar segelflygklubbarna mot driftsavgift i händelse av haveri. Ett utkast till stadgar för en skaderegleringskassa för motorflyget, baserat på standardflygplanet Piper Colt har utsänts till flygklubbarna ifråga, vilka senast den 7 september har att yttra sig över förslaget.

## KSÅK NYTT

I samband med handelsdepartementets översyn av bestämmelserna för utförsel av krigsmaterial har föreslagits att lätta flygplan (under 3.000 kg) avsedda för civilt bruk ej skall räknas som krigsmateriel och att utförseltillstånd ej skall erfordras för sådana flygplan.

Tills vidare har avgiften för utförselbevis ändrats från kr 23 till kr 6 men gäller istället endast ett år mot två år tidigare.

## MFI-Junior

### Betr. MFI-Junior

På grund av den svåra brand, som natten mellan den 28 och 29 april 1961 träffade AB Malmö Flygindustri, blev serieprototypen till MFI-Junior starkt försenad och kunde därför inte deltaga i uttagningen för tvåsitsigt standardflygplan. Trots att flygplanet icke genomgått fullständiga luftvärdighetsprov medgav emellertid Luftfartsstyrelsen att flygplanet ändå fick visas i samband med uttagningen.

Då MFI icke kände till att det i uttagningstävlingen deltagande franska flygplanet var en från serien avvikande prototyp utan i stället utgått ifrån, att det flygplan, som skulle visas, måste vara lika med serieutförandet, gjordes från MFI's sida aldrig någon anhållan att i stället få visa den ursprungliga prototypen. Denna skulle givetvis med det för typen gällande luftvärdighetsbeviset kunna deltaga i uttagningstävlingen och man skulle i likhet med den franska fabriken i stället kunna förklara hur detta flygplan avvek från serien.

MFI beklagar, att vi på detta sätt icke fick tillfälle att deltaga i uttagningen men önskar betona, att bortovaron från deltagandet icke berodde på bristande intresse från MFI's sida utan i stället på det förhållandet, att MFI utgått från att endast flygplan i serieutförande skulle få deltaga. Intresserade klubbar kommer emellertid att beredas tillfälle att låta sina representanter flyga prototypen, och så snart serieprototypen kan ställas till förfogande för flygning, kommer detta att meddelas Kungl. Svenska Aeroklubben med begäran om kontrollflygning.

Malmö den 6 juli 1961.

AB MALMÖ FLYGINDUSTRI  
Rudolf Abelin

Scott



AMA säljer nu SCOTT tillbehör för lätta flygplan från lager i Stockholm

SPORRHJUL

BROMSVENTILER

HYDRAUL- och BRÄNSLE-  
VENTILER

PARKERINGSBROMSAR

Dessutom mätare för

OLJETRYCK

OLJETEMPERATUR

LUFTTEMPERATUR

passande till Piper, Cessna, Stinson,  
Aeronca, Luscombe med flera typer



**AERO MATERIEL AB**

GREV MAGNIGATAN 6

STOCKHOLM Ö — Tel. 67 03 90



## SM I SEGELFLYG 1961

*Växling i segelflygtoppen -*

*- men bara i promilletal*



*Pelle Persson och  
dragspelet, en syn-  
nerligen populär  
konstellation.*

Under det att förra SM i segelflyg 1959 utmärktes av ett ständigt och stadigt högtryck med rekordvärme var årets SM kännetecknat av regn och rusk med lågtryck på löpande band. Men mellan lågtrycken och även i dessa flögs de dagar det fanns minsta chans att tävla. Inalles blev det från söndag till söndag fem tävlingsdagar sedan ett förslag godkänts att oavsett antalet erhållna tävlingsdagar även använda den andra söndagen som annars står som reservdag.

Antalet deltagande lag, 24 st, var större än någon gång tidigare. Av förarna var hälften med för första gången vilket vittnar om god återväxt.

Tävlingen blev en millimeteruppställning. Lars Fredriksson från Eskilstuna, som utmärkt sig även i tidigare sammanhang, blev en värdig svensk mästare även om han vann med bara fem fattiga poäng över gamle mästare Pelle och in i det sista fick kämpa även med dubbla SM-mästaren Irve Silemsö som fullbordade topptrion.

Tävlingsveckan började dystert med regn och icke flygdag både söndag och måndag. Tisdagens rapport lovade emellertid gott, trots lågtryckscentrum över östra Svealand. Men över Västergötland svaga västliga vindar och molnigt väder. Prognosen löd: under en inversion på omkring 2.000 m väntas under dagen en stor mängd skittrade moln. Under dessa bildas cumu-

lus med molnbas till en början 500—700 m ökande under eftermiddagen till omkring 1.000 m. Under cumulusmolnen dålig torrtermik; i molnen kan 3—5 m/s stig förekomma.

Tävlingsdag! Hastighetsflygning till Karlsborg, en rakbana på 68 km. Men, skiktade moln och ringa instrålning gav inte precis nådiga förutsättningar.

Längre fram på eftermiddagen började dock allt större gluggar uppträda och efter 14.30 började de skiktade molnen upplösas alltmer med följd att fler cumulus bildades och snart kom rapporter som visade att gossarna lyckades över förväntan och droppade ner i Karlsborg med väldig fart. Mest bråttom hade Sture Rodling från Örebro i sin Ka 8, som med tiden 52 min och en fart av 77,55 km/tim tog hem spelet för dagen. Bengt Jansson från Norrköping på Weihe belade andra plats med 76.24 km/tim.

Vid sex-tiden tycktes saken vara klar, elva av de tjugofyra hade lyckats nå målet, övriga hade landat ute. Lars Fredriksson, som i ilfart återkom till berget, gjorde emellertid en omstart omkring 17.45, i grevens tid alltså och gör



*Albin Ahrenberg, yngre än de flesta kom deltagarna att glömma sorg och regnbekymmer.*



*Årets segerherre, Lars Fredriksson matchades av sin klubbkollega Rolf Algotson, som kände sig ha del i SM-segern.*

det otroliga: spikrakt på Plantaberget, där hangsidan blir räddningen på 100 m höjd. Här får Lars en blåsa med 2 m stig och tar sig upp till en cumulusgata, under vilken han sedan flyger fram till Karlsborg — där han landar strax före sju och ökar elvan till en tolv.

Pelle Persson och Irve Silesmo blev sju respektive sexa på något över timmen. Det kan förresten nämnas att Pelle vid Hjo fann en blåsa och kunde ta sig upp från 100 till 700 m. Blåsorna var emellertid omvittnat tunnsådda, bildade med hjälp av hangvind, där torrtermiken ökade till ca 2—3 m/sek. Den högsta höjd någon tävlande nådde var f ö 1.000—1.200 m.

#### Irve Silesmo visar triangelfärdigheterna

Flack lufttrycksfördelning med svaga vindar kring väst, löd den ganska lakoniskt sammanfattande vädersituationen för onsdagen. Utsikterna var lovande. Tävlingsdag med hastighetsflygning på triangelbana Älleberg—Vedum—Timmele—Älleberg, summa 111,1 km.

Här gällde det att komma iväg i rätt tid, vilket förvisso var så tidigt som möjligt, ty under



*T v: De välvilligt utlånade armé-Cubarna paraderar utanför stora hangaren.*

*Nedan: Meteorologen Gösta Håkansson's förmåga att ge väder sattes på svåra prov.*

eftermiddagen mulnade det ganska hastigt med cirrus särskilt över Älleberg. Efter kl 15—16 försvann termiken helt. Öster och nordväst om Älleberg fanns endast ringa cirrusmolnighet och här förekom kraftiga cumulus, som delvis brutit genom inversionen. Torrtermiken i allmänhet 2—3 m/sek och molntermik 4—5 m/sek.

Dubble triangelrekordhållaren — på 200 och 300 km i Polen — Irve Silesmo klarade triangeln på förnämliga en timme och femtionio minuter bättre än tvåan Jan Hallbäck från Malmö. Båda kom förresten in i rote över mållinjen mitt över Nya Vingar, en vacker och fartsvepande syn när båda vingspets vid vingspets tryckte ner mot mållinjen.

Andra tävlingsdagen blev Irve Silesmos. Men man måste också beundra Olle Berg som aldrig gav sig utan kämpade tappert i timmar och nådde målet som nr 13. Första tävlingsdagens dussin i mål ökades alltså med en.

#### Hastigheten som kom bort med vinden

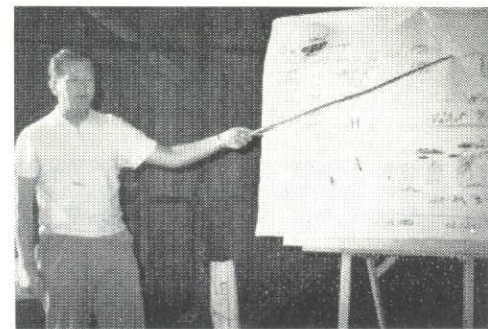
Den 13 juli blåste redan på morgonen friska vindar från öster, förorsakade av en över Danmark liggande ocklusionsfront med ett 200—300 km brett regnområde. Framför denna front rädde över södra och mellersta Sverige en tilltagande, vid marken östlig och på höjd syd-

östlig, luftström. Redan tidigt på morgonen visade vindmätarna nio meter per sekund, och mer lovades.

Prognos vid briefing; ett inversionsskikt börjar på ca 1.400 m, under denna platta cumulus med molnbas 1.000—1.200 m. Torrtermik 1—3 m/sek delvis sönderblåst. Tack vare den goda vinden goda möjligheter för hangvind — och vågor.

Tävlingsmoment hastighetsflygning på bruten bana till Hovby 8 km söder Lidköping, bryt-

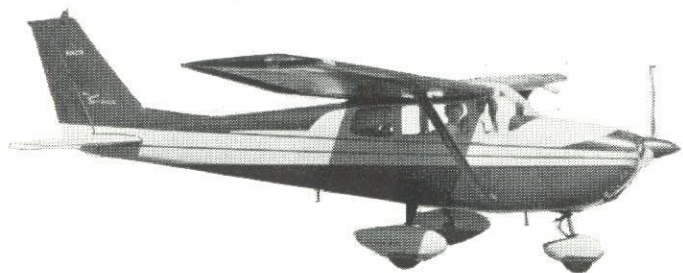
*Forts sid 16*



Ni väljer ...

Vi säljer ...

Cessna



**LEDANDE SPORTFLYGPLAN VÄRLDEN ÖVER — DÄRFÖR ATT:**

- CESSNANAMNET borgar för alltmera ökade krav på kvalitet och komfort
- CESSNAPLANET är det modernaste och snabbaste fortskaffningsmedlet som står att få inom ramen för den ekonomiska lönsamheten
- CESSNAS SKÖNHET VARAR (minst 25 år tack vare helmetallkonstruktionen)
- CESSNAS ööverträffade flygegenskaper är allmänt erkända
- CESSNA ÄR BILLIGARE? Ja, ty realistiska kalkyler och redan vunna erfarenheter visar att CESSNA är billigare per flygkilometer och per flygtimme
- CESSNA 150 och 172 är idealiska skolflygplan — lätta att lära — lönsamt att flyga
- CESSNA ERBJUDER tolv olika typer och stora variationer i utrustningen — varje kund kan få sina speciella krav tillgodosedda

**Vårt mål är ständigt förbättrade servicemöjligheter**

*Vi har över 40 års erfarenhet i flygbranschen*

*Vi har förstklassiga mekaniker och stort reservdelslager*

Ring eller skriv till våra kontor för upplysningar

# SOLBERG CESSNA FLYG AB

BULLTOFTA FLYGPLATS  
Fack 160, Malmö 16  
Tel 040/122 17, 122 19

SKÅ FLYGPLATS  
Fack, Skå  
Tel 0756/243 28

BROMMA FLYGPLATS  
Flygplatsinfarten 2, Bromma,  
Tel 010/29 07 70

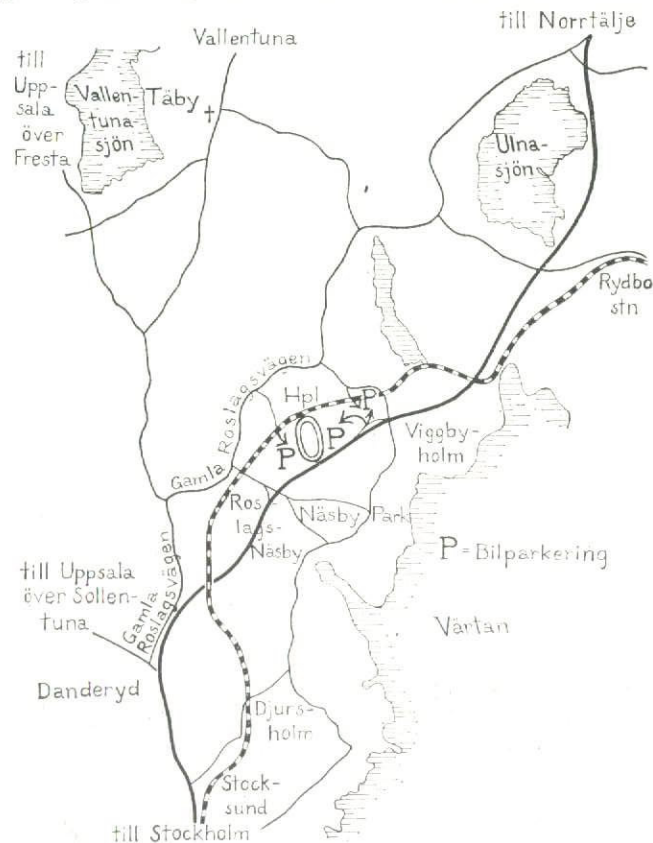
# ÅRETS FLYGSHOW

## 1961

*Unikt jätteevenemang lördag 9 september  
på Täby Galopp*

Det är många år sedan stockholmarna fick uppleva en riktig flygdag. Det program som KSAK bjuder på Täby Galopp vid motorvägen mot Norrtälje, strax norr om Stockholm gör huvudstaden all rättvisa. Det blir ett unikt tillfälle att se "Patrouille de France", ett uppvisningsteam, vars make aldrig skådats i vårt land och två franska friskusar, mästehopparna Chalom och Ladouët som ger en stark fallskärmsuppvisning. Vårt eget flygvapen visar bl a upp Draken och över galoppbanan kommer flyg av alla de slag att visas upp för publiken.

Portarna öppnas redan kl 12. Kom i tid. Snabbast torde man komma både dit ut och hem med tåget från Östra Station eller med bussar från Norra Bantorget och Jarlapan. Besökande från områden utanför Stockholm erbjuds nedsatta specialpriser på SJ.



*Kartskiss över tillfarts-vägar till Täby Galopp.*

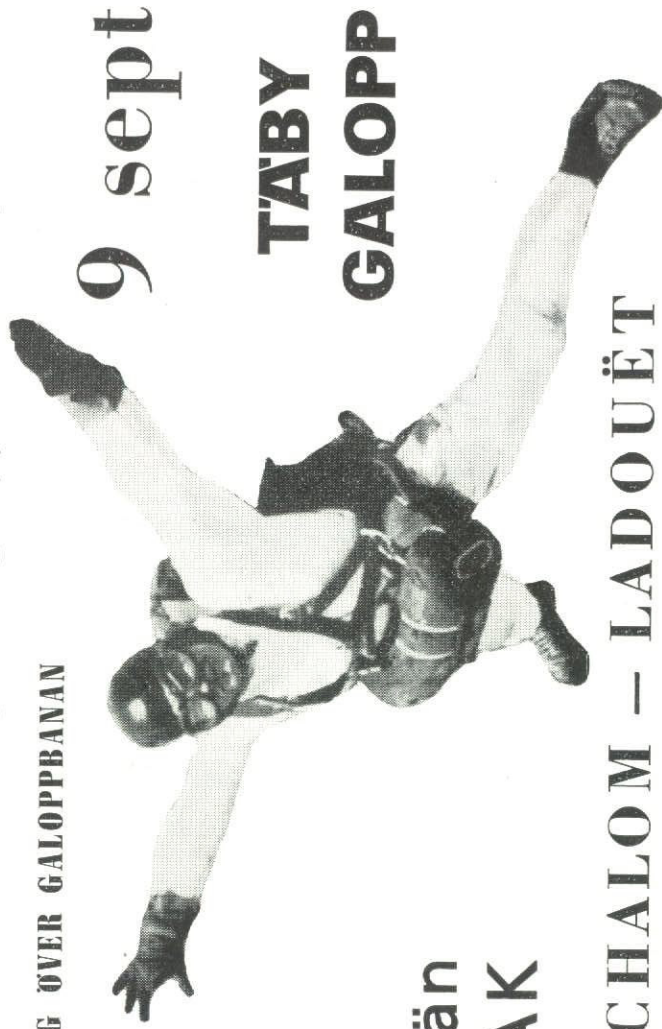
# ÅRETS FLYGSHOW 1961

UNIKT JÄTTEVENEMANG ÖVER GALOPPBANAN

PORTARNA ÖPPNAS  
KL 12

FLYGGUPPVISNINGAR  
NON STOP  
1330—1730

90 fransmän  
gästar KSAK



9 sept

TÄBY  
GALOPP

## CHALOM — LADOUËT

Människofåglar störtdyker från 4000 m

## PATROUILLE DE FRANCE

12 mystère ur franska flygvapnets eliteskader i en rafflande och färgstark uppvisning

**Cirkus Falderbaum**  
Världsmästare avancerar

J 35 DRAKEN

2 Drakar  
avancerar

**Acro Hunters**

4-grupp J 34 Hunter  
från F18 avancerar

*På tysta vingar*

Formationsflygning med segelflygplan

AVANCERAD UPPVISNING MED RADIOSTYRDA MODELLER

**DRAKFALLSKÄRM** — *omvänt fallskärmsbrott*

**HELIKOPTERSVARM**

STOL-plan och helikopter i  
mygdans

**MARINEN flyger**

Vertol och Alouette livräddar och  
lyfter

**MUCHA STANDARD**

Avancerad uppvisning med segelflygplan

**BALLONGRALLY -61**

**MOTOR SPATZ**

Segelflyg med hjälpmotor

**PICK UP**

med reklamsläp

**UPPVISNINGSLOPP**

med hästar och amatöryttare från  
Täby Galopp

**BUSSTRAFIK** i tätta turer utgår från  
NORRA BANTORGET och JARLAPLAN  
**NEDSÄTTA PRISER PÅ SJ**  
Tala med närmaste järnvägsstation

**EN BLOMMA FRÅN AIR FRANCE**

TVÅ RESOR TUR OCH RETUR  
STOCKHOLM — PARIS UTLOTTAS



**KUNGL SVENSKA AEROKLUBBEN**



Forts från sid 11

punkt vid Vedum, 36 plus 34 km. Vid 12-tiden började fältet braka iväg. Det gick med stor precision. Utlovade tvåminutersintervaller hölls förbluffande väl. Vinden friskade i. Platta cumulus med basen vid 1.000 m och topp på 1.300 å 1.400 m bildades. Vid Älleberg kunde man iakttaga vackra vågmoln på hög höjd, men även på lägre höjd förekom vågor som det senare visade sig.

Frågan var nu om villkoren för tävlingsdag skulle kunna uppfyllas i den hårda vinden som fördärvade termiken, dvs två tävlande som nådde minst 50 km. Men det gick ehuru benet upp till Lidköping med 40 knop ren sidvind var för mycket för de flesta. Ingen förare nådde målet men flera var mycket nära. Lasse Fredriksson hade bara 300 m kvar. Lidköpingssonen Stig Johansson (han kände förståss terrängen som sin egen byxficka) missade målet med bara 600. Och Pelle som i god tid garderat sig för avdriften nådde på metern lika långt. Men ödet för de flesta blev att hamna mer eller mindre långt ut på Vara-slätten efter att ha råkat ut för fallvindar på 3—5 meter i sekunden och vinden vridande mot. En intressant iakttagelse gjordes f ö av Pelle Persson, som hade träffat på en våg med lugnt stig på en kvarts meter som bar honom upp till 1.300 m, upp över cumulusmolnen.

In summa: Lars Fredriksson tog hem sin första tusenpoängare och tävlingsmomentet blev distans i stället för hastighet.

### Inget regn — snarare skyfall

Fredagen den 14:e rörde sig ocklusionsfronten som låg över Danmark mot nordost och medförde allmänt regn, som omöjliggjorde tävling.

### Duetten som klarade refrängen

På lördagsmorgonen rådde klart väder, svaga vindar, vid marken sydliga och på höjd kring sydost. I övrigt kallluftsmasseväder med stor molnighet och enstaka skurar.

Prognosen var nog den mest segelflygintressanta hittills. Inversion på ca 3.000 m, under vilken skiktade moln — altocumulus — bildas 5—8/8. Stor cumulusmolnighet med bas under eftermiddagen 1.200—1.500 m och toppar i allmänhet kring 3.000 m. Enstaka toppar högre och i samband härmed enstaka skurar. Torrtermik 3—5 meter i sekunden, molntermik 3—8 meter per sekund.

Tävlingsledningen bestämde hastighetsflygning tur och retur Älleberg—Beatebergs kyrka. Distans 127,2 km. Spända blickar mot skyn: hur skall det arta sig? Halv tio — tio, just när man kommit ut från briefing började en mycket kraftig cumulusbildning. Här gällde att komma iväg illa kvickt. Ganska snart började även altocumulus bildas på ungefär 3.000 m, kl 11 var det heltäckat ända fram till kl 13, då en stor glugg uppenbarade sig, medförande kraftig cumulusbildning — och ett kraftigt cumulonimbusmoln med regnskur syntes från sydost närma sig Älleberg. Här gällde att passa till-



På restaurangterrassen kunde "Klevas" med kikare från sitt bekväma (?) horisontalläge kontrollera hur hans gamla segelflygelever skötte roderharmonien.

# FLYG- LOTTERIET

Nu när semestertiden är över har flygklubbarna

sin allra bästa lottmånad framför sig. Det är

en god affär att sälja flyglotter. Intill

den 26 september, som är sista

redovisningsdag kan flyglotter

beställas hos

Lotteriexpeditionen, Box 547, Stockholm 1. Tel 11 37 02

## SLUTSPURTEN

DRAGNING 4 OKT



fället. "Fakiren" och Lasse Jonsson föredrog att fortast draga sina färde mot norr med gluggen och bort från regnskuren, vilket visligen lönade sig. En del andra däremot djärvdes söka kontakt med uppvindarna i cumulonimbusmolnet, däribland Pelle Persson. Men den gången stod lyckan ej den djärve bi — de "regnade ner" illa kvickt de flesta. Olle Berg lyckades nå 1.800 m, men när han sökte sig till molnets kärna blev han snabbt 1.800 fattigare.

Flera skurar passerade under eftermiddagen, föregångna av mindre gluggar i ac-molntäcket. Inte nog med regn, det började även åska hotfullt i sydost — och det blev en våldig fart på vissa förare som här såg chansen. Ty framför åskmolnet fanns en kraftig rotor, där man tydligt kunde se stiget i molntrasorna. Ett tiotal förare lyckades komma framför åskmolnet och steg till 3.000—3.500 m med 4 å 5 meter per sekund. Men, kraftig isbildning och molnets rörelse mot nordväst tvingade till avbrott i molnflygning på den höjden.

Strax efter kl 16 kunde man höra ett överraskande vingsus: på låg höjd över mållinjen sveper Lasse Johnsson från Stockholms Segelflygklubb. Han har avverkat returen! På grund av den låga höjden bestämmer han sig snabbt och klokt att landa nedanför berget. Och hämtas åter i triumf.

Yngste man i SM, 21 år nyss fyllda, fältflygarelev, tog alltså hem spelet för dagen. En dag med mycket egenartat väder. Det var heller inte slut med överraskningarna. "Fakiren" lyckades plåga sig fram till målet efter att ha legat i luften nära tre och en halv timme. Visserligen tre kvart sämre tid än Lasse, men differensen blev inte så stor i poäng räknat.

I toppen låg nu Fredriksson 3.680, Silesmo 3.651 och Persson 3.400 poäng.

### Final med millimeter- och minutdramatik

Och nu var söndagen inne, nu skulle den stora finalen stå, och ur topptrion skakas fram en Svensk Mästare i segelflygning. Och en enastående tävlingsdag blev det. Fortsatt kalluftmasseväder med svaga, växlande vindar, på höjd kring sydväst. Vidare lovades enstaka skurar under eftermiddagen. Inversion på 2.500—3.000 meter. Tävlingsmoment: distansflygning på triangelbana Alleberg—Skövde—Fågelås kra (vid Vättern)—Alleberg, 97,7 km, där förvisso sjöbrisen från Vättern skulle bli ett streck i räkningen för mängden. Torrtermiken gav bara 2—4 meter per sekund, så det gällde att utnyttja molntermikens utlovade 5—8 för att få god utgångshöjd. Ett stök klart redan nu: här hade Pelle med sin skicklighet i molnflygning sin stora chans att hämta hem de 280 poäng som fattades. Dramatiken kunde börja.

Och den både började och fortsatte med besked. Snart droppade rapporterna in från vändpunkterna. Rodling hade passerat Skövde, Pelle har rundat Fågelås kyrka, Silesmo sammaledes. Och så Fredriksson.

Första varvet fullbordat och ut på andra: Rodling, Fredriksson, Silesmo, Persson i nämnd ordning — och på betryggande höjd. Fortsatta rapporter, ökande spänning. Kikare flitigt i bruk. Sture Rodling åter först framme över målet, ut på tredje varvet. Och inte hade han tappat höjd särdeles. Därefter Lasse, men bara på 300—400 m och ingen blåsa i sikte. Så Irve — på lägre höjd än Lasse. Därmed var en sak klar: Irve skulle inte ha en chans passera Lasse i prislstan. Snart nog kom också besked om att Irve landat. Däremot inget om Lasse: höll han sig uppe på luft männe? Under tiden fick kikargossarna nr 13 i linserna: Pelle på betryggande höjd. Intet tvivel om att han väl utnyttjat sin skicklighet i moln- och instrumentflygning! Ut mot Skövde på tredje varvet. Så kommer beskedet att Lasse landat på tredje varvet på sträckan till Skövde.

### Högtalardramatik

Kontrollen vid Fågelås kyrka rapporterar att Sture Rodling passerat i god stil för tredje gången. Efter en liten stund rapporteras också Persson på en uppskattad höjd av 600 meter.

600 meter. 36,4 km till Alleberg och usel termik på sträckan. Skall han orka? Laget håller tummarna så de värker, man räknar febrilt med uppskattade värden. Pelle är ju en gammal räv, minst sagt, och han kanske... Jomen. På några hundra meters höjd rundar han kontrollen och pilar vidare på sitt fjärde varv! Karl är otrolig. Men nu är det inte skuggan av en chans att hitta en gnutta termik. Nu gäller det att tänja ut till sista milimetern, vilket blir mellan Torbjörntorp och Valtorp. Och Sture Rodling tvåa, ett hundratal meter efter.

### Triangelns slutdrama

Millimetrar är viktiga ibland och här mättes nu om möjligt tiondelar på generalstabskartan. Räknesnurrorna arbetar för högtryck i flinka händer. Kalla siffror som snabbt överföres till en spännt väntande skara framför jättetavlan med resultat.

Slutresultatet som ger Lars Fredriksson vitt på svart att han — om än bara med fem poängs försprång — blivit Svensk Mästare i segelflygning 1961.

När han kommer runt husknuten, intet ont anande i bästa dresen på väg till prisutdelningen, stormar — milt sagt — supporterskaran från Eskilstuna fram med Rolf Algotsson i spetsen. Upp flyger Lars utan vingar för en

gångs skull. Bevingad i dubbel måtto blir han vid prisutdelningen.

### Solenn ceremoni

Nya Vingar  
vid Nya Vingar

Svenske Mästaren skulle koras.

Vid 20-tiden, när solen som vackrast dalade, kunde generalsekreteraren, sedan alla lagen kommit hem, äntligen ta till orda och i några varma, kärnfriska ord minna om kämpatakt och generationsväxling. Ty det var en särskild glädje, framhöll Nils Söderberg, att se så många nya ansikten i leden. Elitens rekrytering är tryggad, vilket lovar gott för framtiden.

### Albin i hatten

Alldeles särskild anledning fanns att vända sig till en man i skaran: Albin Ahrenberg, som troget slitit i Göteborgslaget. Han om någon hade utmärkt sig för skicklighet, uthållighet och envishet i flygsammanhang och följaktligen var

han om någon värd att få hatten, som enligt traditionen symboliserar ovan nämnda egenskaper. Albin blev riktigt rörd, tackade av hjärtat och gick bums runt för att som traditionen bjuder "sala" pengar i hatten. Givmildheten skall inte klagas på: nu gäller att se vilket ändamål Albin finner lämpligt.

### Bästa dagsprestation

Ännu ett uppskattat inslag var det pris som gick till Sture Rodling för bästa dagsprestationen under SM. En stor silverskål fick den sympatiska Linköpings-ynlingen för sin bedrift. Och ett löfte om att komma igen i kommande större sammanhang var det ingen konst att få honom att avge.

Avslutningsvis riktade så generalsekreteraren ett tack till alla, deltagare och funktionärer, som hjälpt till att göra detta segelflygnas SM år 1961 till en — trots vädermakterna och primitiva förhållanden — minnesvärd tävling.

Ola.

### Placering efter fem tävlingsdagar (11—16 juli)

Placering	11/7		12/7		13/7		15/7		16/7		Summa poäng
	Dagsplac och poäng	Dagsplac och poäng	Dagsplac och poäng	Dagsplac och poäng	Dagsplac och poäng	Dagsplac och poäng	Dagsplac och poäng	Dagsplac och poäng			
1 Fredriksson L	8	868,64	6	918,40	1	1000,00	3	892,79	7	724,41	4404,24
2 Persson P-A	7	873,52	3	953,92	2	989,96	9	581,63	1	1000,00	4399,03
3 Silesmo I	6	891,68	1	1000,00	6	956,96	5	803,14	10	689,83	4341,61
4 Rodling S	1	1000,00	4	937,46	20	562,41	8	707,45	2	992,03	4199,35
5 Olsson G	11	826,43	10	860,40	15	664,28	5	803,14	4	785,91	3940,16
6 Johnsson L	22	350,73	9	888,76	4	972,74	1	1000,00	8	707,12	3919,35
7 Jansson B	2	990,67	7	917,36	12	747,49	13	258,42	13	666,89	3580,83
8 Thorngren L	9	866,04	5	934,56	11	751,79	21	104,72	16	649,61	3306,72
9 Eliasson T	3	986,55	11	822,65	16	649,93	17	177,05	15	649,61	3285,79
10 Hallbäck J	15	644,12	2	965,83	5	965,57	10	319,45	20	376,00	3270,97
11 Jonsson S	16	641,91	20	288,78	23	461,98	2	971,16	5	760,31	3124,14
12 Fridén K	19	491,91	16	546,71	21	540,89	4	813,68	14	661,91	3055,10
13 Johansson S	21	377,21	14	604,47	2	989,96	14	247,87	3	788,24	3007,75
14 Molander H	18	556,98	8	909,17	17	641,32	20	143,90	11	682,52	2933,89
15 Lundberg E	4	977,92	12	803,96	14	703,01	23	0	19	435,51	2920,40
16 Nyström K-E	13	712,50	19	291,41	8	902,44	11	294,58	9	693,16	2894,09
17 Lindmark B	5	911,15	17	534,90	19	616,93	22	27,88	17	597,75	2688,61
18 Nässén N	10	836,58	18	458,11	13	733,14	12	276,50	21	324,80	2629,13
19 Ströman R	17	563,60	15	572,31	22	529,41	14	247,87	12	677,87	2591,06
20 Söderholm B	24	328,68	21	261,22	7	941,18	7	748,14	23	298,87	2579,09
21 von Köhler O	23	344,12	21	261,22	9	787,66	18	171,02	6	731,39	2295,41
22 Bertilsson S	12	809,87	23	248,09	18	631,28	16	204,93	21	324,80	2218,97
23 Berg O	—	—	13	774,02	10	767,58	23	0	18	532,58	2074,18
24 Jerstedt S	20	421,32	—	—	24	453,37	19	169,52	24	247,01	1291,22

# Brev från en flygarhusfru

Herr redaktör.

Tillåt en flygarhusfru, att efter fredagens haverirapport från Sveg och nattens funderingar få rikta några frågor till Kgl Luftfartsstyrelsen och KSAK i hopp om att få en offentlig diskussion igång till privatflygets-småflygets och allmänhetens fromma.

Antalet erövrade A-certifikat ökar ju kolossal årligen, vilket KSAK med glädje och stolthet noterar i sitt medlemsblad. Men det måste också tyvärr noteras, att antalet "onödiga" haverier varit oroväckande många på sista tiden. Och man kan väl inte komma ifrån, att orsaken varit pilotens-besättningens överord eller brist på omdöme = omognad. Jag skulle vilja veta: finns det ingen psykologisk test, som

## SKOGSBRAND- FLYGET

Inom KSAK pågår en ständig översyn av skogsbrandflyget för att tillvarata alla möjligheter till förbättringar. Bilden visar generalsekreteraren och motorflygchefen tillsammans med flygbaschefen i Rommehed — Rune Enström vid en inspektion av flygbevakningen i Kopparbergs län.



en flygelev skulle kunna genomgå i och för bedömandet av omdömesförmåga och mognadsgrad? Kgl. Luftfartsstyrelsen har ju vissa minimikrav på fysisk kondition, reaktionsförmåga etc. och dessutom finns några direktiv på läkarformuläret för samtal om psyke mellan läkaren och blivande flygaren. Kan en läkare, som inte är specialutbildad, genom ett enda samtal och som dessutom kanske första gången träffar personen ifråga, avgöra densammes mognad och omdömesförmåga?

En annan sak, nu kan ju snart sagt vilken person eller klubb eller förening som helst, som disponerar ett plan och kan anställa en utbildad flyglärare börja med flygskoleverksamhet. Alltså ökar antalet elever och sedermera privatpiloter ytterligare. Vore det inte bra, om man i tid kunde förhindra "raggarmentalitet" i luften? Än så länge är det ju tryggt att flyga jämfört med att köra bil och så länge antalet piloter och flygplan i luften äro relativt få, är ju risken liten. Men småflyget ökar oerhört — och börjar det bli trångt i luften blir ju flygaren mer och mer beroende av andras omdöme (jmf vägarna). Det är klart, att för läkare och besiktningmän är det oerhört svårt att säga till en elev: Du kan teori och flygning bra — men Du bör inte ha certifikat. Handen på hjärtat dem det vederbör — det kanske inte är många, men några som Ni helst hade sagt så till? En del elever har sparat och offrat mycket för att få sitt certifikat, en del märker inte kostnaden — till alla skulle det vara lika svårt att säga detta. Därför: Kunde det inte vara möjligt, att *innan* en elev börjar en dyrbar utbildning någon form av obligatorisk testning kunde ske? Något för psykologer, flyglärare, luftfartsstyrelse och KSAK att samarbeta om. Kgl Luftfartsstyrelsen, som är så synnerligen noga i vissa fall, borde ju vara det dubbel så mycket, när det gäller att få upp de rätta människorna i luften som piloter. Det är ändå den mänskliga faktorn vi först och främst bör räkna med.

Är det förresten några fler än jag, som tycker att uttrycket "idiotsäker" i flygplansförsäljarnas propaganda borde bort! Utför en pilot avancerad flygning med ett plan som inte är avsett för detta, flyger han i dimma, med otillräcklig bränsleförsörjning etc. hjälper det nog föga att planet ifråga är "idiotsäkert".

15 juli 1961.

R. C.

KSAK:s SVAR PÅ SID 22

# MOONEY

MARK 21

4-sitsig — helmetall — Lycoming 180 hk motor

Infällbart landningsställ

Nu kommer MOONEY även till Sverige. MOONEY har varit den helt stora succen i USA i år.

Av 4-sitsiga flygplan med infällbart landningsställ har MOONEY nu den högsta försäljningssiffran i USA.

MOONEY AIRCRAFT INC. är ett företag att lita på och MARK 21 är världens mest ekonomiska flygplan i sin klass. En helt ny modell, helt i metall, vackra färgkombinationer och lyxinteriör. Helt moderna flygegenskaper, den flyger nästan sig själv även i start och landning.



Billig i inköp — billig i drift på grund av sin marchfart 290 km/tim — större utrymme i kabinen — och lyx. Korta start- och landningssträckor.

Reservdelar på lager i Europa — snart även i Sverige.

Om Ni jämför köper Ni MOONEY. Eder nya MOONEY flyges — flyger själv — non-stop från USA till Sverige.

Kan Ni önska bättre leveransgaranti?

Generalagent för Sverige:

## Otto Ballin

AKTIEBOLAG

BOX 140 — HÄLSINGBORG — TEL 29191

## K S A K S V A R A R :

Insändaren tar här upp en utomordentligt viktig fråga, som i högsta grad berör KSAK som målsman för privatflyget.

Alla som mer ingående ägnat sig åt flygutbildning vet hur oerhört betydelsefull frågan om *urvalet* är, hur svårt det ofta är att rätt och rättvist bedöma en persons lämplighet för flyget och hur svårt det är att meddela honom att han inte passar.

Vad är det som avgör om en människa passar eller inte passar? Att lära sig flyga kan så gott som vem som helst, att fastställa detta medför ingen svårighet för flygläraren. Men att kunna lära sig flyga är inte detsamma som att passa till flygare, det är en karaktärsfråga.

En människas karaktär är en vanskelig sak att bedöma, men under flygutbildning avslöjar den sig lätt för den kunnige flygläraren med sinne härför. Det gäller då att bedöma de egenskaper i elevens karaktär som är av avgörande betydelse i sammanhanget. Under utbildningens gång gäller det att genom uppmuntran eller dämpning få fram en hygglig avvägning mellan egenskaper som ambition, noggrannhet, självförtroende, framåtanda, självbevarelsedrift, försiktighet etc. Flygläraren har därvid det bästa tillfälle att bilda sig en uppfattning om vederbörande elevs förutsättningar och lämplighet.

Sannolikt är det många som tänker att urvalsfrågan inte kan vara något större problem när det gäller privatflyget, men i själva verket är det just där en svår fråga. När det gäller yrkesflyg genomgår föraren en mycket längre utbildning och står sedan i regel under en sträng uppsikt. Privatflygaren däremot står under noggrann uppsikt endast under den korta utbildningstiden. Det åvilar därför flygläraren ett stort ansvar att under denna korta tid komma underfund med om eleven, främst med hänsyn till karaktärsegenskaperna passar till flygare — i annat fall obönhörligen avskilja honom från utbildningen. Detta ställer stora krav på flygläraren — de som anser att fordringarna för att bli flyglärare är för stränga bör begrunda denna sak.

Det är inte lätt att meddela någon att han inte passar till flygare sedan han offrat tid och pengar och kanske tänkt sig en framtid inom flyget. Men ju förr det sker, desto bättre för alla parter. Hänsyn får under inga villkor vara avgörande, även om det är frestande, det är den största otjänst som kan göras både flyget och eleven själv. Ty, som sagt, då det gäller privatflyget är certifikatutbildningen kanske det enda tillfället för den gallring som är ofrånkomlig för

att få bort olämpliga personer, minska onödiga haverier och utstänga en icke önskvärd mentalitet.

Samma syfte har emellertid en av KSAK vidtagen åtgärd — tillsättandet av motorflygchefer och det är att hoppas att alla klubbar efterhand skall få motorflygchefer med för flygtjänstens övervakning erforderlig kapacitet.

Ett problem är flygläraryrket. Det råder en kännbar brist på flyglärare. Vad vi behöver här i landet är en permanent utbildningsinstitution med resurser att studera här behandlade frågor och som kan förbereda de åtgärder som är nödvändiga för att möta den väntade kraftiga expansionen för privatflyget och vad som kan göras för att utbildningsvägen öka flygsäkerheten.

I det här sammanhanget bör inte förbigås den viktiga roll som segelflyget spelar i gallringsprocessen. Otaliga pojkar har på denna väg blivit prövade och fått prova sig själva och därigenom under enkla och milda former passerat en grovgallring som minskar risken att falla igenom i motorflygutbildningen.

Insändaren ifrågasätter test av psykolog för urgallring av olämpliga flygförarkandidater. Jag skulle här vilja citera en amerikansk marinpsykolog J W Rasmussen som just gästade Sverige. Han betonar att det ännu inte finns någon så fulländad psykolog eller testmetod att man kan bedöma en rekryts lämplighet efter ett enda samtal. *Det fordras att man studerar honom i den miljö där han skall fungera.* — Detsamma gäller i högsta grad flygeleven. Och vem annan än flygläraren kan fullgöra ett sådant studium?

Hur skall haverier kunna undvikas? Fler flyglärare, som svarar mot den ökade efterfrågan på utbildning, välutbildade med någon psykologisk skolning, motorflygchefer med erfarenhet, omdöme och auktoritet, det är visserligen ingen garanti mot haverier men det är en väg mot ökad flygsäkerhet, vilket kräver disciplin, självdisciplin, kort sagt flygvett.

Nils Söderberg.

## ÅRETS FLYGSHOW

TÄBY  
GALOPP

LÖRDAG 9 SEPTEMBER 1961

## Lennart Petersén, Linköping,

## årets mästare i motorflyg

Även lagpriset till Linköping, — Tekniska  
Högskolans FK bjöd hård konkurrens

Årets SM i motorflyg gick i år i gränstrakterna mellan Värmlands och Örebro län med basering på Karlskoga flygfält. Karlskoga flygklubb med energiske ordföranden Stig Rydberg i spetsen hjälpte KSAK med värdskapet på ett synnerligen förtjänstfullt sätt. Tävlingsledning- en hade placerat tävlingen så långt norrut som till Karlskoga för att locka till ett mera aktivt deltagande från klubbar i Dalarna och nedre Norrland, men den ende deltagaren från dessa trakter var Falu-läkaren Sven Ove Häggqvist, som emellertid ställde upp för Tekniska Högskolans lag. Man kan hoppas att hans lyckade tävlingsdebut, som närmare kan studeras i prislstan, lockar flera från äsyftade områden till nästa års tävling.

Sammanlagda antalet tävlande var 16 och av dessa var 6 debutanter, vilket är glädjande. Men resten var mer eller mindre garvade tävlingsrävar och dessa hade till största delen valt att tävla med Cub L4. Man hade väntat att innehavare av mera moderna flygplan skulle

visa sig, men det är troligt att långfärdsflygarna satsade på att ladda upp sig för Lübeck-rallyt. Tråkigt — vi hade väntat att få se hur man med dessa flygplan skulle klara spanings- och navigeringsuppgifterna.

Äldste deltagaren var som vanligt Clas af Ugglas, som med oförbrännligt humör ger sig i kast med uppgifterna. Att någon från Linköping skulle vinna var väntat, men att Tekniska Högskolans skulle bjuda på så hård konkurrens var en glad överraskning. Klubben går med allvar in för att jaga efter Linköpings skalp och det skall verkligen bli spännande att se hur det går nästa år. Det unga trevliga teknisinslaget förbereder sina uppgifter med en noggrannhet som måste ge goda resultat.

Och så var det segraren. Lennart Petersén hade lägsta prickantal i både landnings- och specialproven och delade segern i navigeringen med klubbkamraten Evert Hedman. En synnerligen förnämlig prestation och det var alltså en värdig segrare som ur major Bertil Boströms

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

Förare och flygklubb	Flygplan	Nav.-prov	Spec.-prov	Landn.-prov	Summa	Plac.
L Petersén, Linköping I	Piper Cub	8,7	6,51	12,8	28,1	1
E Hedman, Linköping I	Piper Cub	8,7	13,02	42,82	64,54	2
A Olsson, KTH II	Piper Cub	13,49	27,9	39,87	81,26	3
S O Häggqvist, KTH I	Super Cub	45,68	21,74	16,60	84,02	4
N Å Nilsson, Linköping II	Super Cub	44,95	10,35	28,78	84,08	5
G Hofman, Linköping II	Super Cub	50,75	14,49	19,89	85,13	6
C Danielsson, Linköping II	Piper Cub	53,65	14,88	31,50	100,03	7
F Ohlson, Aerokl., Göteborg	Ercoupe	62,06	14,52	27,6	104,18	8
E Ajaxon, Linköping I	Super Cub	68,15	22,43	54,59	145,17	9
Å Persson, KTH II	Piper Cub	121,8	15,81	40,36	177,97	10
B Ekelöv, KTH I	Piper Cub	160,95	29,27	10,34	200,56	11
R Forss, KTH I	Piper Cub	134,85	43,25	38,39	216,49	12
P O Elgerona, KTH II	Piper Cub	162,4	63,84	25,10	251,34	13
L Larsson, Ö Sörmland	Piper Cub	170,52	50,22	69,89	290,63	14
C af Ugglas, Stockholms FK	Piper Cub	287,17	16,21	54,14	357,52	15
L Clase, Aerokl., Göteborg	Ercoupe					

— u t g å t t —

hand mottog Öresunds- och Ahrenbergs-pokalerna. General Söderbergs vandringspris till bästa debutant gick till doktor Allan Olsson, som efter en förnämlig navigeringsflygning med prickfri passage av hemliga kontroller och mållinje gick in på tredje plats. Bra fluget av en tävlingsdebutant.

Förnämliga hederspris hade tillställts tävlingsledningen av AB Bofors, Norrtälje Flygverkstäder och Malmö Flygindustri och fördelningen av dessa framgår närmare efter resultatlistan.

Tävlingen var samtidigt uttagning av de tre flygare som skall representera Sverige vid tävlingen om Nordiska Flygarpokalen och SAS-kannan, som går i Danmark den 26—27 augusti. Uttagna blevo de som toppar SM-listan nämligen Petersén, Hedman och Allan Olsson. Petersén och Hedman vunno SAS-kannan förra året och med Olssons biträde bör nu laget ha möjlighet att se till att den förblir i svensk ägo även över detta år. Och varför inte taga hem Nordiska Flygarpokalen på samma gång. Vi håller tummarna.

*Tävlingsledaren.*

*Lag:*

1) Linköpings FK I, (Petersén och Hedman) 92,55; 2) Linköpings FK II (Nilsson och Hofman) 169,21; 3) KTH II (Olsson och Persson) 259,23; 4) KTH I (Häggqvist och Ekelöw) 284,58.

*Prisfördelning:*

*I n d i v i d u e l l t:*

- 1) L Petersén, Linköping, in-teckning i Öresundspokalen, KSAK:s SM-sköld, in-teckning i Albin Ahrenbergs vänners vandringspris, in-teckning i NYGE-verkens vandringspris till bästa Cub-förare;
- 2) E Hedman, Linköping, Norrtälje Flygverkstäders hederspris;
- 3) A Olsson, Tekn. Högsk., in-teckning i generalmajor Nils Söderbergs vandringspris till förare som ej tidigare deltagit i SM, AB Bofors hederspris;
- 4) S O Häggqvist, Tekn. Högsk., KSAK:s hederspris;
- 5) N Å Nilsson, Linköping, KSAK:s hederspris;
- 6) G Hofman, Linköping, Malmö Flygindustri hederspris.

Övriga tävlande erhöll KSAK:s motorflygplakett i brons.

*L a g:*

Linköpings FK, lag I, (Petersén och Hedman), in-teckning i Harald Enells vandringspris samt KSAK:s bricka till varje man i laget.

## MEMLEMSSTOCKEN ÖKAR KSAK-NYTT VÄXER

KSAK-NYTT tryckes nu (och distribueras) i 6.500 ex, en ansenlig upplaga för en svensk flygpublikation. Hur länge denna upplaga är tillräcklig kan i dagens läge inte överblickas. Flygklubbarna ökar sina medlemskaror och den ökningen torde fortsätta. Mitt i högsommaren annonserade exempelvis Aeroklubben i Göteborg 70 nytillkomna medlemmar.

## RADIOURUSTNING FÖR LÄTTA LUFTFARTYG

Inom Lfs och Tsn är f. n. informationscirkulär under utarbetande som behandlar frekvens- och materiel-frågor, speciellt med sikte på lätta luftfartyg. Cirkulären avser bl. a. att ge vägledning när det gäller inköp av ny materiel och beräknas utkomma i höst. Bl. a. påpekas den f. n. intensiva utvecklingen på apparatområdet där radiofabrikanterna numera med hjälp av transistorer och miniatyrisering har möjligheter att få fram lätt och driftsäker materiel.

## MODELLFLYGETS RIKSSTÄMMA

äger rum i Köping den 23 september, dagen före SM för friflygande modeller.

## SVENSK FLYGHISTORISK FÖRENING

vars tillkomst noterades i KSAK-NYTT:s förra nummer, är en sammanslutning av flygintresserade, vars huvudintresse är att bevara och tillvarataga allt som rör flyg och flygning, främst inom Sverige, men även utomlands.

Det är nu så länge sedan den första flygningen i Sverige företogs, att man inte längre kan lita till ögonvittnens muntliga berättelser, historierna måste nedtecknas. Det är bland annat inom detta område föreningen verkar. Andra verksamhetsgrenar är samlade av fotografier, ritningar, modeller och annat material som är tillgängligt, samt då det låter sig göra, iordningställande av hela flygplan av äldre datum, då dessa kan anses ha historiskt intresse.

Svensk Flyghistorisk Förening strävar att bevara för eftervärlden något av det flyg som var, och att påminna nutidens människor att Bleriotmaskinerna, "Drontarna" och "Lisorna" även kunde flyga.

Ordförande i föreningen är E O Sundgren, P.O. Box 14, Malmö 1.



# LIN-STYR-NING

## Nordisk Landskamp 1961

*Svensk dominans i samtliga klasser*

Äntligen har linkontrollflygarna fått en motsvarighet till friflygarnas NL. Genom ett uppoffrande arbete av funktionärer och ledare med Christer Söderberg i spetsen kunde den första landskampen hållas på Bromma flygplats och med deltagare från hela Norden. Endast Sverige ställde upp fullt lag i samtliga grenar. Största antalet deltagare samlade Stunt-tävlingen med 10, och minsta antalet var i Speed med 5 deltagare. Team-racingen samlade 6 lag och en inofficiell combat-tävling hade 4 deltagare var-av en från Danmark.

I stunt, där konkurrensen var hårdast, avgjordes inte placeringen förrän efter allra sista flygningen. Jesper von Segebaden gjorde här en mycket god insats och flög bättre än han någonsin gjort. Team-racingfinalen blev en ren uppvisning av Björk/Rosenlund som var nära två minuter före nästa lag, vilket också var svenskt. Speedtävlingen var jämn i toppen och efter tre flygningar låg två man på samma tid. I ett sådant fall avgör bästa andra flygning och där var Björk, Sverige, bäst.

Vädret på tävlingsdagarna var bra med svag vind och omväxlande soligt och mulet. En häftig regnskur på lördagen nedsatte inte tävlingshumöret alltför mycket. Trots mycket goda insatser från de övriga länderna blev tävlingen en överlägsen svensk seger. Varje gren vanns individuellt av svenskar och därmed även den ingående lagtävling där KSAK uppsatt ett vandringspris som alltså stannade i värdlandet den här gången.

*Resultat:*

*Stunt.* 1) Jesper von Segebaden, Sverige, 2197,0; 2) Kaj Hanssen, Danmark, 2128,6; 3) Guy Sundell, Finland, 2111,0.

*Team:* 1) Björk/Rosenlund, Sverige, 4.39,0; 2) Berglund/Martinelle, Sverige, 6.29,2; 3) Guy/Olof Sundell, Finland, 6.58,4.

*Speed:* 1) Nils Björk, Sverige, 169,0; 2) Kari Jääskeläinen, Finland, 169,0; 3) Ove Kjellberg, Sverige, 154,0.

# SVENSKE MÄSTAREN

PER AXEL ELIASSON

MEDVERKAR 9 SEPTEMBER

VID **ÅRETS FLYGSHOW** TÄBY GALOPP

### FLYGPLAN

Vi ha övertagit representationen i Sverige för ett av de i USA mest sålda firma-flygplanen (4-sitsigt). Firmor som äro intresserade i att bli auktoriserade distriktsförsäljare i Stockholm, Göteborg, Malmö, Gävle och Östersund torde tillskriva oss med uppgifter om företaget. Det är icke något villkor att firman tidigare befattat sig med flygning. Vi söka folk, som ha förmågan att sälja, och flygplanet är så lättfluet att det nästan flyger sig självt.

Svar till — — —

Ovanstående annons stod härom dagen att läsa i en av stockholmstidningarna. Annonören dölde sig bakom en signatur och svar på annonsen infordrades till tidningens annonskontor f v b.

Formuleringen är ägnad att göra varje flygklubb och varje presumtiv flygplanägare missränsam.

Om annonsören krävt, att vederbörande sökande för att kunna ifrågakomma som distriktsförsäljare måste styrka sin kapacitet att tillhandahålla fullgod teknisk service, då kunde vi alla ha skänkt annonsören vårt helhjärtade stöd. Nu kan vi endast hoppas att hans amerikanska huvudmän i tid måtte inse, att svenskt privatflyg inte längre finner sig i att betjänas av amatörer i flygplanbranschen!

### TILL SALU

#### HEINKEL HD-35

tillv. 1927, i mycket gott skick utan luftv.bevis, förutv. reg. SE-SAM, säljes.

#### PIPER CUB

eller likn. helst med bogserkoppl. köpes.

Upplysningar och svar till Anders Bengtsson, Bälinge, Örkelljunga, tel. 0435/611 19.

### ERCOUPE SE-AWU

Civiling. Lars Clase, AB C. A. Clase, Centrumhuset, Göteborg. Tel 031/17 60 30

### PIPER CUB L-4 SE-AWL

Continental 65 hk, 540 t. kvar till grundövers. Murphy VHF-radio. Flygpl. tot. gängt. 660 t., kan beses Bromma eft. överensk. Svar med anbud till

SAS Flygklubb  
Bromma

### PIPER CLIPPER PA 16

4-sitsig, full panel, 2 radioapp., Murphy 1-kanal, Lear 12 kanaler med LF. Total gängtid 550 tim. Färg blå/vit. Alltid hangarerad. I skick som ny. Pris: 30.000 kr.

Parfum Lombard AB  
Box 15016, Malmö 15  
Tel. kont.-tid 9—17 040/94 17 62

### US AIR FORCE TYP SOLGLAS

Flygdagböcker. Instrumentböcker. Nav-skivor. Begär katalog.

AERO SERVICE  
Box 4246, Malmö 4

### GV 38

med Continental motor samt skidor och hjul säljes billigt.

Jan Lindqvist, Kommunhusvägen Vindeln  
Tel 514

### OLYMPIA

Nyöversedd, nymålad. I mycket gott skick, säljes nu eller senare.

Östra Sörmlands Flygklubb  
Box 42, Södertälje.  
Tel. 010/87 41 39, Landegren

### PIPER TRI-PACER PA 22/150 1956

600 tim. total gängtid, i skick som ny, komplett mörkerutrustad.

D. Gyllenberg, Skara. Tel. 0511/119 54

### EDO-METALLFLOTTÖRER

förlängda passande Cub L-4 modell 1070. Metallpropeller modell nr 1B90 ICM 7443.

Lycksele Flygklubb. Tel. 253 Lycksele.

## FIGGE BERGMAN

### FLYGPLANÄGARE

Vi står gärna till tjänst med reservdelar och tillbehör samt goda fackmannaråd. Vi förmedlar översyner och reparationer.

### Dagens specialerbjudande

Grumman Widgeon 2-motorigt amfibieplan, god utrustning, rikligt med reservdelar. Förstklassigt skick. Billigt pris.

Kärrlundsgatan 63 A, Göteborg ö - Tel. 256110

### PIPER TRI PACER

med mörkerutrustning

### AUSTER J5 G

med 155 hk Cirrus-motor, 4-sitsig, kan levereras med Edo-flottörer.

### A S A F L Y G

Torslanda flygplats. Tel 031/62 05 55

### RADOKOMPASS ADF 12

(1959 års) för privatflygplan.

### OMNIGATOR Mk II,

27 kanals sändare (även 116,1) VOR och ILS (1959 års).

### TRANSCEIVER

(1960 års) "KING Ky-90" 10 watts kristallstyrd sändare och mottagare 90 kanal (118,0—126,9).

Svar till 010/87 01 35 eller "Atlant-Olle", KSAK-NYTT f. v. b.

### CHAMPION 7EC

Fpl. total gängtid 1.273 tim. fpl. inköpt nytt feb. 1960. 1.000-tim. tillsyn utförd enl. tillsynslista. Fpl. i mycket gott skick.

Motor Cont. C-90, 0-tim. e. g. ö.  
Leveranstid 3 dagar efter skriftlig order.

### AB SILJANSFLYG

Fack 57, Orsa. Tel. 501 50

### AMFIBIE "SEABEE" REPUBLIC

i förstklassigt skick. Fpl. 0, motor 250 tim. 4-sitsig. Radio och riklig extrautrustning. Anbud till Günther Hansel, Georgstrasse, Bremerhaven - G, Tyskland.

### MIN ME 108 TAIFUN

med rikliga reservdelar, förmånligt vid kontantaffär.

S. Forssén, Strandgatan 22, Trelleborg  
Tel. 0410/133 69

### AUSTER Mk V

utan motor, i övrigt i utmärkt skick.  
Tel. 060/660 30



### BEGAGNADE FLYGPLAN

Piper Tripacer, Super Custom 160, 1959, gängtid ca 400 tim., VHF och VOR radio, konstgjord horisont, kursgyro m. m., 4 pers. Pris sv. kr. 47.200.

Cessna 210, 1960, gängtid 240 tim., fullständig IFR-instrumentering,, 4 pers. Pris sv. kr. 139.000.

Globe Swift 125, 1946, 90 tim. e. g. ö., Narco Superhomer radio med VOR m. m. Pris sv. kr. 14.300.

KZ VII, 1947, 2 kanalers Murphy radio, kabinvärme, 500 tim. e. g. ö., 4 pers. Pris sv. kr. 21.750.

Stark Turbulent D, 1959, tid ca 20 tim., idealiskt klubbflygplan, 1 pers. Pris sv. kr. 13.500.

Samtliga i mycket gott skick — Säljes omgående — Priserna gäller flygklart Köpenhamn — Finansieringsrådgivning — För demonstration och detaljerade upplysningar kontakta

### 1/3 COMMERTAS

Frederiksbergs Alle 6, Kbhvn. V  
Tel. H I 1616

Begagnad radio kompass, Bird Dog, RDF-2, komplett till salu