

ANBUD INFORDRAS

å flygplan SE-CLN, typ

STINSON RELIANT

Total gångtid: 2.000 timmar. Motor total gångtid: 850 timmar. Motor gångtid efter senaste grundöversyn: 250 timmar. Utrustning: skidor, hjul, flottörer. Mycket reservdelar. Allt i mycket gott skick.

Närmare upplysningar erhålles av **H. Tammert, Kiruna. Tel. 126 40.**

Anbud skall insändas till ovanstående adress senast den 30 november 1961.



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

CONTINENTAL flygmotorer
McCAULEY propellrar
RANDOLPH spännlack och färger
NARCO radio
EXIDE batterier
WEEMS navigationsskivor
Radiotillbehör
Fplväv, engelsk och amerikansk
Flyginstrument
Tändstift
AN-delar (bult, mutter etc.)
Hjälpaggr. (magn., förg. etc.)
samt övriga tillbehör och
utrustningsdetaljer

ERCOUPE 415-D

total gångtid ca 1100 tim. Motorn skall grundöverses.

VHF-RADIO

"Aerotron" 10 kanaler.

Lars T Clase, Arkivgatan 7, Göteborg

Tel: 031/17 60 30 (kont.-tid)

FLYV

— den danska flygtidskriften — utkommer var månad och ger en allsidig orientering om flyg från hela världen. Prenumerationsavgift 15:— danska kronor per år (Obs: Nytt pris!), inklusive porto. Skriv till FLYV, Vesterbrogade 60, Köpenhamn V, Danmark.



November 1961

Redaktör och ansvarig utgivare: *Georg H Dérantz*. Adress: Kungl. Svenska Aero-klubben, Malmskillnadsgatan 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:—

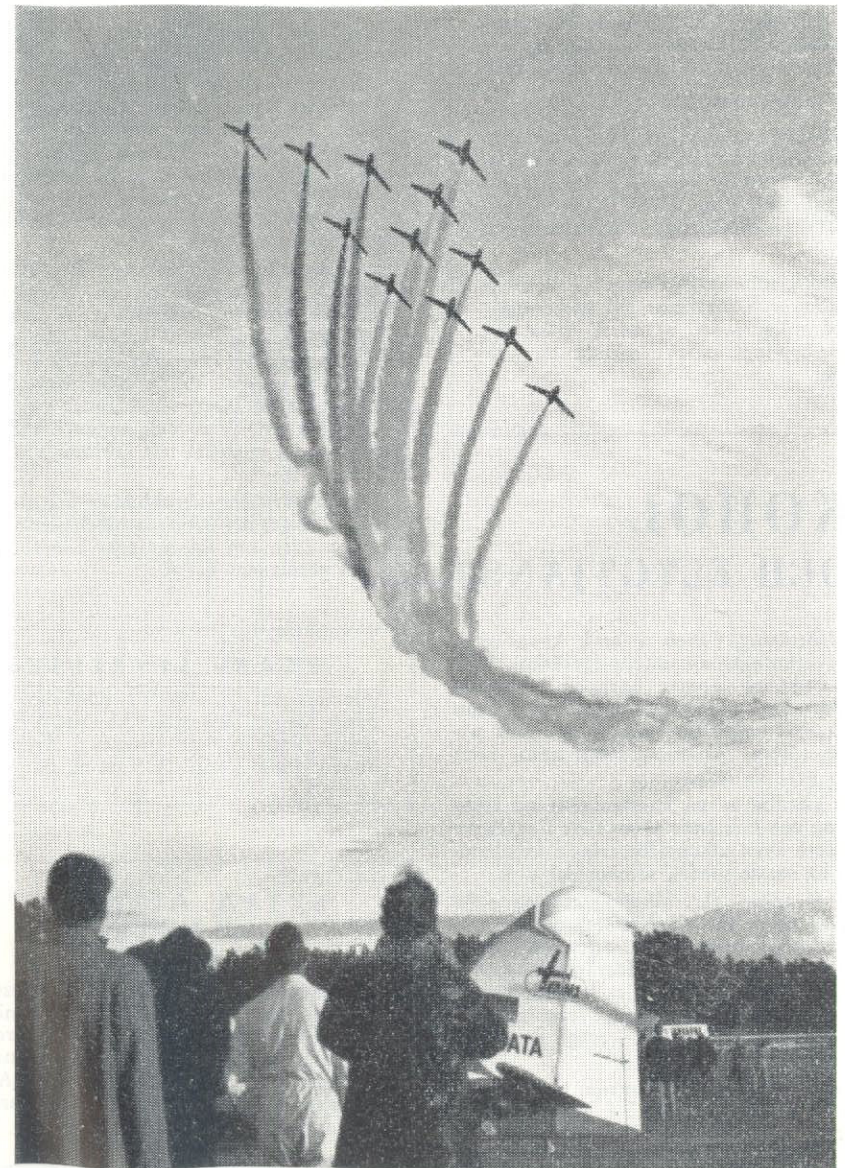
1/2-sida (62×185 mm) 145:—

1/4-sida (130× 45 mm) 80:—

1/4-sida (62× 90 mm) 80:—

Radannonser (spaltbredd 62 mm)

millimeterpris 1: 10



HJÄLPFONDEN UTDELAR

Ansökan om bidrag från Svenska Flygares Riksförbunds Hjälpfond, vilken förvaltas av KSAK, skall vara KSAK tillhanda *senast den 27 november*. Ansökan skall åtföljas av åldersbetyg och intyg som styrker behovet av understöd.

Bidrag kan utgå till:

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

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

ALKOHOL OCH FLYGTJÄNST

Alkoholförtäring, även i små kvantiteter, samt efterverkningar av alkoholförtäring, även sedan all alkohol lämnat kroppen, nedsätter reaktionsförmåga och omdömesförmåga samt minskar motståndskraften mot flygningens påfrestningar såsom syrebrist, acceleration samt fysisk och psykisk belastning.

Särskilt skadlig är en kombination av alkoholförtäring och bristande sömn före flygtjänstgöring liksom även alkoholförtäring i kombination med lugnande medel, sömnmedel o d.

Under flygning får alkoholförtäring icke äga rum. Ej heller får alkoholförtäring ske under de närmaste 8 timmarna före flygning; dock att till ordinarie måltid må förtäras högst 1/3 liter öl (ej starköl) eller ett glas lättvin. Under tiden mellan 24 och 8 timmar före flygning skall stor återhållsamhet iakttagas i fråga om alkoholförtäring.

Lugnande medel eller sömnmedel får icke användas av flygande personal i samband med flygtjänst utan samråd med flygläkare.

(Se BCL-D 1.15)

PRIVATFLYGET HÄNVISAS TILL ARLANDA FÖR TULLNING

Sedan Luftfartsstyrelsen i Info 64/1961 meddelat att Arlanda efter 1/1 1962 skall överta Brommas roll om tullflygplats även för privatflyget har KSAK i skrivelse till styrelsen anfört:

”Även om i dagens läge tillräckligt underlag ej förefinns för att behålla en permanent organisation för tull och informationstjänst på Bromma, torde utvecklingen tydligt visa att ifrågavarande underlag är under kraftig ökning. Det kan sålunda förväntas att tillräckligt starka krav kan ställas på permanent dylik tjänst inom en nära framtid.

Det kan därtill ur privat- och affärsflygets synpunkt ej anses rimligt att flygplan, som exempelvis kommer söderifrån och avses uppställas på Bromma, skall behöva tillryggalägga den extra flygväg som erfordras för förtullning på Arlanda samt — vilket man i övrigt på allt sätt försöker undvika — inblandas i den trafik på Arlanda som är av helt annan karaktär och därför torde medföra ett allvarligt men för flygsäkerheten.”

Vidare hemställer aeroklubben att sådana åtgärder vidtagas att Bromma bibehålles som tullflygplats även om anordningar för förtullning icke ges permanent karaktär.

KSAK:s STYRELSE

sammanträder i KSAK:s Klubbhus lördagen den 2 december kl. 10.00. (Personlig kallelse har utsänts.) Ärenden: Budget 1962, stadgeförslaget m. m.

EXTRA ALLMÄNT SAMMANTRÄDE

KSAK-anslutna flygklubbar jämte de direktanslutna medlemmarnas Representantskap kallas härmed till extra allmänt sammanträde i KSAK:s Klubbhus lördagen den 2 december kl. 13.30. Ärende: Antagande av nya stadgar för KSAK. Kallelsen har stadgenligt tillställts samtliga organisatoriska medlemmar.

ÅRETS FLYGSHOW 1961 STOR PUBLIKSUCCÉ PÅ TÄBY GALOPP

Sedan KSAK gjort fruktlösa försök att vid någon av stadens ordinarie flygplatser förse de på flygdagar svältfödda stockholmarna med en huvudstaden värdig uppvisning bestämde man sig för det unika evenemang som kom att äga rum lördagen den 9 september, Årets Flygshow på Täby Galoppbana.

Programmässigt blev evenemanget en strålande framgång inte minst genom det franska inslaget med bl a den tolv flygplan starka Patrouille de France, som fått äran pryda denna tidnings första-sida.

T. b.: Capitaine Jean Brieu.

Nedan: Colonel B M Fuchs
medaljerar av KSAK:s ordf.



Särskilt hörbart visade den fulltaliga — men i alltför hög grad gratistittande — publiken också sin förtjusning för Christian Ladouëts precisionshopp från 4.000 meter, för Pilatus Porter och de övriga STOL-flygplanens prestationer, för Albert Falderbaums ”knickenrolle” och sist men inte minst för de radiostyrda modellernas uppvisning i kvalificerad luftakrobatik.

För en gångs skull gynnade Vädrets Makter arrangörerna och publiken fick uppleva en trivsamt solskensdag på Täby-banan, där hästsporten presenterades i ett uppvisningslopp under pausen medan Flyget behärskade banorna tredimensionellt resten av dagen.

Franske ambassadören Colonel B M Fuchs och Capitaine Jean Brieu tilldelades KSAK:s guldmedalj, den sistnämnde med vingar för sitt ledarskap av Patrouille de France. Övriga medlemmar i uppvisningsgruppen tilldelades KSAK:s guldpaket.

GALLRING OCH FLYGSÄKERHET

I flertalet haverier är orsaken att hänföra till den mänskliga faktorn. En hög flygsäkerhet kräver därför för privatflygarnas del främst effektiva metoder ifråga om urval, utbildning och träning. Med vetskap om att frågan om åtgärder för flygsäkerhetens höjande inom privatflyget är under utredning inom luftfartsstyrelsen skall vi här endast beröra en av dessa frågor, nämligen den viktiga frågan om urval eller lämplighetsprövning. Denna fråga behandlades i KSAK-NYTT nr 5/1961 — svar på Brev från flygarhustru. Vi har fått en ny intressant insändare i denna fråga, som här nedan återges under rubriken "Lämplighetsprövning av pilotaspiranter".

Jag vet inte varifrån insändaren fått sin visdom när han som orimlig förkastar tanken att en flyglärare under "den korta utbildningstiden" skall kunna lära känna en elevs karaktär — en sak som psykotestningen skall klara på en bråkdel av den tiden.

Jag vill absolut inte förkasta värdet av testning — vilket min artikel kanske gav sken av — men jag vill framhålla nödvändigheten av att flygläraren får en god utbildning i psykologi. Bland de frågor KSAK ämnar ta upp i samband med utredning angående åtgärder för att höja flygsäkerheten inom privatflyget står främst frågan om lämplighetsprövning och därvid uppkommer såväl frågan om testning som en kurs i psykologi för flyglärare.

LÄMPLIGHETSPRÖVNING AV PILOTASPIRANTER

I KSAK:s svar till signaturen R. C. betonas betydelsen av ett riktigt urval till pilotutbildning. Samtidigt framhålls hur svårt det är att rättvist bedöma en persons lämplighet, då denna beror på hans karaktär.

Det är därför svårt att följa med i vändningarna, när man längre ner i svaret läser att "en människas karaktär . . . under flygutbildning avslöjar . . . sig lätt för den kunnige flygläraren med sinne härför". Vidare påstås att flygläraren under utbildningen med framgång kan ägna sig åt psykoterapi och "få fram en hyggelig avvägning mellan egenskaper som ambition, noggrannhet, självförtroende, framåtanda . . .".

Att en människa under den korta tid en utbildning pågår skulle kunna lära känna en annan människa och dessutom uppfostra henne till noggrannhet, försiktighet, o. s. v., är naturligtvis en orimlig tanke. Dessutom ligger det ju i denna "metods" natur, att en elev ej kan avrådas från fortsatt utbildning förrän han tagit många dyrbara lektioner.

Det gäller alltså att på något annat sätt göra sannolikt, att de, som påbörjar en utbildning, verkligen är lämpliga.

KSAK avfärdar därvid på ett förvånansvärt lättvindigt sätt psykologens möjligheter genom

att citera vad en amerikansk marinpsykolog sagt om något helt annat. Dennes uttalande är kanske riktigt i sitt sammanhang. Han talade dock inte om flygelever, och påståendet att hans åsikt är tillämplig även på sådana är KSAK:s eget. Är man inom KSAK okunnig om, att både flygvapnet och SAS använder psykologiska test- och bedömningsmetoder vid rekryteringen av piloter?

I det följande skall jag redogöra för en del av de forskningsresultat, som finns.

Vid flygvapnet har psykologiska prov använts vid uttagning av förare sedan år 1945. Ungefär hälften av de aspiranter, som påbörjar flygutbildning på Ljungbyhed, gallras bort. Detta förhållande ger oss möjlighet att undersöka om det finns någon skillnad mellan gallrade och godkända på Ljungbyhed med avseende på hur de bedömts vid de psykologiska proven. Flyglärarna har inte fått reda på hur eleverna bedömts och kan således ej ha influerats av resultaten vid uttagningsproven. Tabell 1 visar kassationen på Ljungbyhed fr. o. m. 1948 t. o. m. 1953. Endast de elever, som kasserats på grund av oförmåga att lära sig flyga, har tagits med i undersökningen.

Vi ser att endast 17 % av de elever, som kommit i de två högsta kategorierna, gallrats bort, och att 84 % kasserades av de elever, som åren 51—52 trots betygssiffran 3 togs med på försök i utbildningen.

Nils Söderberg.

Tabell 1

Lämplighet enl. psyk. prov	Antagna till utbildning	Kasserade under utbildning	Kassationsprocent
9	4	1	17 %
8	20	3	
7	57	23	40 %
6	132	58	44 %
5	235	132	54 %
4	198	102	
3	25	21	84 %
Summa	671	340	51 %

Vi kan nu fråga oss, om flygvapnets bedömningsgrunder är tillämpliga även inom privatflyget. Jag citerar ur KSAK:s artikel: "Att lära sig flyga kan så gott som vem som helst, . . . Men att kunna lära sig flyga är inte detsamma som att passa till flygare, det är en karaktärsfråga". Denna uppfattning är troligen riktig så länge som man håller sig till privatflyget, där man inte behöver ställa så höga krav på den manuella skickligheten, "flygkänslan". Militärflyget, däremot, behöver, för att kunna fullgöra sina uppgifter, piloter med både omdöme och hög manuell skicklighet. En undersökning på Ljungbyhed 1948 av dåvarande docenten Arne Trankell visar också att flyglärarna tenderar att fästa en något större vikt vid "flygkänsla" än vid "omdöme". Detta är relativa mått, ej absoluta, och innebär inte att en flygvapenpilot skulle ha dåligt omdöme. Undersökningen visar också att dessa båda faktorer, "omdöme" och "flygkänsla", är helt oberoende av

Tabell 2

Lämplighet enl. psyk. prov	Antagna till utbildn.	Avskedade p.g.a. olämplighet	Avskedingsprocent
lämpliga	9	0	—
	8	11	
	7	82	1,2 %
	6	126	2,4 %
	5	104	8,7 %
tvveksamfall	4	25	20,0 %
olämpliga	3		
	2	15	73,3 %
	1		
Summa	363	29	8,0 %

varandra, vilket väl alla sedan länge vetat intuitivt.

Vad vi framför allt behöver, är undersökningar, som kan förutsäga graden av omdöme hos en pilotaspirant, och jag skall i detta sammanhang redogöra för resultaten från SAS' psykologiska lämplighetsprövningar under åren 1951—1956.

För att kunna bli antagen till prövning fordrades en flygtid på minst 350 timmar. Omkring 95 % av aspiranterna kom från de norska, danska och svenska flygvapnen. För psykologerna gällde det att ur ett material, som redan var hårt gallrat både med avseende på omdöme och framför allt flygkänsla, få fram de som passade bäst som trafikflygare, ett yrke som ju kräver mycket gott omdöme. Tack vare att SAS i början ganska ofta underlät att följa psykologernas rekommendationer, kan man undersöka hur aspiranter i alla bedömningskategorier klarade sig under och efter utbildningen. Tabell 2 visar avskedingsprocenten i varje kategori.

Av de aspiranter, som kom i de två högsta kategorierna vid de psykologiska proven, avskedades ingen, medan 73,3 % av de som kom i de tre lägsta, avskedades. Flyglärarna kände ej till resultaten av intagningsproven.

Lämplighetsprövningarna är inte och kommer aldrig att bli absolut perfekta, men de är redan nu så lovande att det inte finns någon anledning att kasta yxan i sjön.

Fortsatt forskning under samarbete mellan berörda parter, bör kunna förbättra prognossäkerheten ytterligare.

Leif Ljungberg

Referenser:

Trankell, A.: Rekryteringen av piloter i svenska flygvapnet. Tidskrift i Militär Hälsovård, 1956, 1, 1—30.

Trankell, A.: Den elementära flygningens grundkomponenter. Svenska läkartidningen, 1952, 49: 5.

Trankell, A.: The Psychologist as an Instrument of Prediction. Journal of Applied Psychology, 1959, 43: 3.

Langeviesche, W.: Are airline pilots any good? Air Facts, 1955, 18, 29—58.

KSAK-NYTT är privatflygarnas eget språkrör och publicerar gärna sakliga inlägg i aktuella debattfrågor.



Hans
Södergård.

Fem Jodel-hembyggen nu i luften

I marsnumret av KSAK-NYTT presenterades det första flygfärdiga Jodelbygget, som byggts i Halmstads flygklubbs regi. Flygplanet provflögs av Lfs provflygare ing Ulf Dahlqvist, Malmö. Rosendahl och Lidholm i Leksand skulle varit först i luften om inte leveransen av deras motorer krånglat.

Ing Dahlqvist har nu provflugit och godkänt ytterligare fyra flygplan. De äro följande:

Motor Typbeteckn.

Halmstads Fk, Halmstad	65 hkr Co	Jodel D 112
Hans Södergård, Hjo	"	"
K O Rosendahl, Leksand	85 hkr Co	Jodel D 126
Hugo Ericsson, Tandsbyn	"	"
Åke Lidholm, Leksand	"	"

Färdiga för provflygning inom den närmaste tiden äro:

Motor Typbeteckn.

Olle Berndtsson, Slite	90 hkr Co	Jodel D 119
Arne Stenberg, Ludvika	65 hkr Co	Jodel D 112
Art. Andersson, Landskrona	"	"

Farten på marschvarv är för Jodel D 112 145 km/h och för D 126 175 km/h. Tippad fart för Berndtssons D 119 är 190 km/h.

Övriga byggare som siktar på provflygning under 1962 äro följande:

Motor Typbeteckn.

Per Modin, Ektorp	90 hkr Co	Jodel D 119
And. Bengtsson, Skånes Bålinge		
Flygförv. Verkstadsskola,		
Västerås (2 st)		
Birger Eriksson, Skönsberg		
Vilgot Olsson, Alfta		
Olov Gustavsson, Vargön		

Kostnader

KSAK har inhämtat prell uppgifter på kostnaderna, vilka givetvis varierat avsevärt, beroende på hur man vill utrusta sitt flygplan.

Här nedan återfinnes två exempel. Som framgår är prisskillnaden 9.187 kronor.

Berndtssons flygplan är utrustat med ny 90 hkr motor, metallpropeller, extra instrument samt radio och extratankar. Hans Södergård's flygplan är standardutrustat med en 65 hkr översynsmotor.

Vägen är nu jämnad för Jodelbygge och verksamheten har gett KSAK värdefulla erfarenheter. Det har emellertid kostat KSAK betydligt mera både arbete och medel än vad som var räknat med från början.

Byggarna själva har också lagt ner ett stort arbete och haft många problem att brottas med, inte minst ekonomiska.

Även grannländerna Danmark och Norge har fått del av ritningsunderlag, metalleveranser och erfarenheter.

Ett särskilt tack är Ulf Dahlqvist värd för det arbete han lagt ner på besiktningar, provflygningar och goda råd och det är att hoppas att han ej skall förtröttnas även om hans arbetsbörda vid Lfs är betungande.

För den tekniska tjänsten svarar numera civilingenjör Per Modin, som träffas på KSAK måndagar.

Forts. sid. 20

Nov.

OMBYTTA ROLLER

Våren 1943 släpptes undertecknad Ek för första gången på dåvarande Flygreservskolan i Eslöv i en Klemm 35 (Sk 15). Min flyglärare var Torgny Hultin, som någon tid därefter "muckade". Våra vägar skildes åt i flygplanssammanhang och möttes först 18 år senare, våren 1961, då min trafikledarekollega på Bulltofta Torgny Hultin beslutade sig för att även bli min flyglärarekollega och hjälpa till med skolningen vid Aeroklubben i Malmö. Eftersom Hultin ej innehaft certifikat på lång tid (8 år) blev det nu jag som fick sitta som lärare vid hans sida och det kändes en smula egendomligt. Efter några timmars skolning var det hela avklarat och Hultin har fullt upp att göra. På bilden ser vi alltså undertecknad ge Hultin några "ord på vägen", innan han ger sig iväg med dagens Klemm, en 107 C med beteckningen SE-COP, byggd i februari i år. Flygplanet är inköpt av AB Skandinaviska Flygagenturen, som ställt det till Aeroklubbens i Malmö disposition. "Finsmakarna" bland klubbmedlemmarna äro mycket förtjusta i planet, vars flygegenskaper är enastående trevliga. Det är ju också godkänt för avancerad flygning, är väl lämpat för fotoflygning och speciellt lämpligt för fallskärmshoppare. I det senare fallet lyftes bägge dörrarna av och flyg-



hastigheten hålles mellan 100—130 km/t. Marschhastigheten i övrigt är 185—205 km/t. C-Å Starkman.

V I K T I G T M E D D E L A N D E

angående 1962 års flygdagar

De flygklubbar som önskar flygvapnets medverkan vid flygdag under 1962 måste enligt flygvapnets önskan anmäla detta till KSAK före den 10 januari, då ansökningstiden utgår. Vi förstår att det kan vara förenat med vissa svårigheter för klubbarna att planera 1962 års flygdagar så lång tid i förväg. Det är emellertid nödvändigt, eftersom flygvapnet efter att ha tagit del av ansökningarna kommer att fastställa en plan för flygvapnets medverkan, vilken skall distribueras den 1 februari.

De uppgifter som flygklubbarna lämnar till KSAK enligt ovan är att betrakta som definitiva. En fastställd dag kan sålunda icke ändras under året.

KSAK uppmanar samliga klubbar att utan dröjsmål taga ställning till denna viktiga fråga. Något särskilt brevmeddelande till klubbarna kommer icke att utgå.



ERIK BERGENDAHL

När vi i marsnumret av KSAK-NYTT kungjorde att ordföranden i Aeroklubben i Göteborg, Erik Bergendahl tilldelats KSAK:s högsta utmärkelse, guldmedaljen, för sina insatser för svenskt flyg anade vi inte att vi skrev hans nekrolog och att han så snart skulle ryckas bort från sina många vänner.

Erik Bergendahl fick förmånen att vara med om att bygga upp det svenska privatflyget. Vid hans bortgång känner vi alla vördnad inför hans pionjärgärning och djup tacksamhet för hans outröttliga livsverk, att göra flygsporten känd och aktad bland alla.



ALBERT FALDERBAUM

Kort efter det att vår käre flygarvän Albert Falderbaum inför en jublande flygdagspublik på Täby Galopp visat prov på sin oöverträffade skicklighet som konstflygare, nåddes KSAK av budet om hur han vid provflygning av en ny flygplantyp i Augsburg förolyckats. Han föll på sin post under utövandet av provflygarens krävande kall.

Vid Albert Falderbaums bortgång hyllas hans minne av hela det svenska privatflyget. Han har under många år svarat för ett av de mest färgstarka publiknumren vid våra flygdagar. Det tomrummet kan svårigen fyllas.

Framgångsrikt svenskt värdskap vid internationella fallskärmstävlingar i Uppsala—Sundbro 27 aug—3 sept

Sverige har plötsligt hamnat uppe bland den internationella fallskärshoppareeliten sedan Svenska Fallskärmsklubben visat sig väl kvalificerad att arrangera en stor internationell fallskärmstävling. Tävlingarna, som inramades av flyguppvisningar blev en bra publiksak, inte bara för dem som bevittnade evenemangen på ort och ställe utan också för tidningsläsarna, som fick ovanligt fylliga referat och förhandsmaterial.

Resultat

Klass I:

1	Richard Deutsch, Österrike	744,3
2	Ronald Griffiths, England	727,8
3	Lino Trettel, Italien	684,0
7	Curt Örneborg, Sverige	584,8
12	Holger Berglund, Sverige	399,7
14	Ove Elvén, Sverige	288,1

Lagresultat: 1) Italien 1941,9; 2) England 1797,1; 3) Österrike 1614,9; 4) Sverige 1272,6.

Klass II:

1	Helmuth König, Österrike	941,4
2	Harald Zürcher, Schweiz	899,3
3	Pietro Goffis, Italien	898,0
11	Stig Jonsson, Sverige	528,1
12	Tore Samuelsson, Sverige	525,5
15	Hans Söderberg, Sverige	348,5

Lagresultat: 1) England 2519,8; 2) Österrike 2467,1; 3) Italien 2120,2; 4) Sverige 1402,1.

Klass III:

1	Gian Di Francesco, Italien	587,6
2	Marco Bettoli, Italien	484,2
3	Hans Stennek, Sverige	464,4
4	L. Ellertsson, Sverige	416,2
5	Bertil Liljedahl, Sverige	285,9

ÖNSKAS KÖPA

Modernt 4-sitsigt något begagnat FLYGPLAN
i gott skick köpes nu eller till våren.
Anbud sändes till **Fredrikshavn Flygklub**,
Havnegade 11, **Fredrikshavn**, Danmark.

RIKSSEGELFLYGTÄVLINGEN AVGJORD

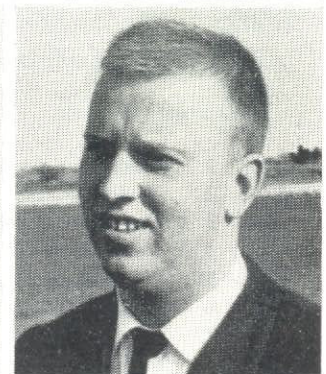
ESKILSTUNA FLYGKLUBB

ÅRETS NIKE-VINNARE

I den spännande slutstriden om Nike-statyetten blev det i år Eskilstunas tur att segra. Lagets prestationer kan sammanfattas sålunda: 1. Eskilstuna FK, lag 1, platssiffra 45. Individuella resultat: Höjd kl 2: 5) H Jansson;

8) H E Thor; 18) E Ek. Distans kl 2: 1) L Runnkvist; 2) H E Thor; 5) E Ek. Hastighet kl 1: 1) L Fredriksson; 2) L Carlsson; kl 2: 1) H E Thor; 2) E Ek.

Närmaste konkurrenter blev Borlänge-Domn-



1961 års Nike-vinnare. Övre raden: Hans Jansson, Einar Thor och Evald Ek. Undre raden: Lars Runnkvist, Lars Fredriksson och Leif Carlsson.

arvets FK med platssiffran 57,5, Linköpings FK med platssiffran 71,5 och Örebro BFK med platssiffran 84.

Rikssegelflygtävlingens toppresultat följer här nedan:

Forts. sid. 23

JUHANI HEINONEN

NORDISK MÄSTARE ÄVEN I ÅR

Finland lagsegrare - Sverige tvåa

Det var nionde gången Juhani Heinonen med sin egenhändigt konstruerade och byggda HKI ställde upp till kamp om Nordiska Flygarpokalen och i sin egenskap av fjolårsegrare medförde han pokalen när han landade vid den idylliska flygplatsen Avnö på Själland. Och efter en på alla sätt trevlig och välarrangerad tävling — som Kongelig Dansk Aeroklub har all heder av — var det naturligtvis Heinonen som vid prisutdelningen på nytt fick taga hand om den vackra dyrgripen. Inte nog med det. Nästa gång som han stegade fram till prisbordet var det för att i sällskap med Saavalainen — även han en trygk och säker representant för sitt land — hämta lagpriset, den kanske ännu vackrare SAS-pokalen.

Sverige blev tvåa i lag genom Lennart Petersén och Evert Hedman som individuellt placerade sig på fjärde och femte plats. För första gången på några år bröts här den s. k. vartannatårstraditionen nämligen att om Finland tog den ena pokalen så skulle Sverige ta hand om den andra. Den här gången var det emellertid snudd på en verklig sensation. Rudström, Norge, segrare i navigationstävlingen och tvåa sammanlagt, var en synnerligen farlig konkurrent till Heinonen och det var först vid landningsmomentet som han förvisades till andra-

platsen. Rudströms prestation var ett verkligt glädjande tecken på norsk frammarsch och nästa år blir det säkert en strid på kniven. En strid som vi här i landet får följa på nära håll — 1962 är det Sveriges tur att vara värd för denna förnämliga tävling.

Ja värdskapet var det. Det har ovan antytts att Kongelig Dansk Aeroklub hade all heder av sina arrangemang. Men danska flygvapnet som upplät Avnö med flygfält, personal, förläggning och mässar gav säkert aeroklubben ett synnerligen gott stöd. Läger man därtill det danska "gemytet" som hela tiden präglade såväl ordregivningar som samvaron i övrigt förstår alla att trivseln var allmän.

Lagom svår bana, några nyheter bland specialproven där spaningsmålen voro landstigningsbåtar, landande fallskärmsoldater och flygplan bör särskilt noteras. Till sist skall framhållas att det svenska lagets toppmän Petersén och Hedman hade jämna resultat utan någon av de vanliga topprestationerna, att den nya rekryten Allan Olsson kämpade utan något påtaglig premiärnervositet och att laget leddes lugnt och förtjänstfullt av Ebbe Ajaxon från Linköpings FK.

Lu

Och så var det prislistorna.

P o ä n g

Placering	Namn	Nav.-prov	Land.-prov	Spec.-prov	Summa
1	Heinonen, Finland	22,7	7,9	18,0	48,6
2	Rudström, Norge	8,8	43,0	15,1	66,9
3	Saavalainen, Finland	45,6	28,9	16,2	90,7
4	Petersén, Sverige	47,3	31,6	12,8	91,7
5	Hedman, Sverige	52,5	30,6	13,9	97,0
6	Laursen, Danmark	64,7	61,6	18,6	144,9
7	Knutsen, Norge	110,4	24,1	20,9	155,4
8	Kukkonen, Finland	136,5	23,7	12,2	172,4
9	Olsson, Sverige	129,6	40,0	22,0	191,6
10	Thyregod, Danmark	168,0	31,8	21,5	221,3
11	Aarseth, Norge	255,0	21,4	20,9	297,3
12	Nielsen, Danmark	283,5	66,2	13,9	363,6

Lag: 1) Finland (Heinonen—Saavalainen) 139,3; 2) Sverige (Petersén—Hedman) 188,7; 3) Norge (Rudström—Knutsen) 222,3; 4) Danmark (Laursen—Thyregod) 366,2.

SOLBERGS presenterar



Cessna

"150"

<i>Prestanda</i>			
Max flygvikt	680 kg	Tjänstetopphöjd	4.663 m
<i>Farter</i>		<i>Startdata</i>	
Max fart vid havsytans nivå	200 km/tim	Rullsträcka	207 m
Max marsch på 2.750 m höjd och 70 % kraftuttag	195 km/tim	Total distans över 15 m hinder	362 m
<i>Aktionstider</i>		<i>Landningsdata</i>	
70 % kraftuttag 2.750 m höjd — ingen reserv	836 km 4,3 tim 195 km/tim	Rullsträcka	110 m
Max flygsträcka och flygtid 3.050 m höjd	1.014 km 6,6 tim 153 km/tim	Total distans över 15 m hinder	322 m
Tankkapacitet	97 liter	Tomvikt	427 kg
Stighastighet vid havsytans nivå	3,75 m/sek	Bagage	30 kg
Motor	Continental 0-200-A 100 Hk vid 2.750 varv per minut	Spännvidd	10,15 m
Propeller	Fast Metall Diameter 1.725 mm	Total längd	6,05 m
		Total höjd	2,37 m

Alla beräkningar gälla vindstilla och standardförhållande

SOLBERG CESSNA FLYG AB

För vidare
informationer står
vi gärna till tjänst

Fack 16030, Malmö 16
tel 122 17 - 122 19
Göran Lundberg

Fack, Skå Flygplats, Skå
tel 0756/243 28
Bengt Karlsson



med hälsningar
från segelflygfamiljen Björn och
Gun-Britt Flodén

Det har snart gått två flygsäsonger sen vi lämnade Sverige för att söka lyckan i USA och faktiskt — VI FANN DEN. Björn har ett bra arbete hos RCA (Radio Corp. of America), barnen är redan mer engelsk- än svenskspråkiga och jag njuter en amerikansk husmors lättjefulla tillvaro.

Det ända vi saknat är en trevlig flygklubb. Vi har i ett års tid letat i hela New Jersey och halva Pennsylvania utan att finna vad vi sökte. När vi äntligen fann det, bestämde vi oss utan ett ögonblicks tvekan trots att denna flygklubb inte ens har segelflygning på programmet.

Segelflygchefsmötet

Samtliga anslutna flygklubbar med segelflygverksamhet väntas delta i det segelflygchefsmöte som enligt KSAK:s inbjudan skall äga rum i Stockholm 25—26 november. I första hand är det de utnämnda segelflygcheferna som bör delta men de som är absolut förhindrade att närvara kan utse ersättare. Det är nämligen av största vikt att alla klubbar kan framföra sina synpunkter vid mötet.

Det är som vanligt frågor av största vikt som kommer att behandlas vid årets segelflygchefsmöte, bl a önskemålen om kvottilldelning för 1962, kursavgifter, hangarproblem, materielanskaffning och utbildningsärenden.

Vår klubb skulle inte ha existerat om inte en viss mr Bill Whitesell, pilot hos Eastern Airlines, råkat ut för en bilolycka på New Jersey turnpike och blivit så illa tilltygad att han fick lov att se sig om efter ett annat yrke.

Med 15.000 flygtimmar är det dock inte så lätt att helt glömma flygning. Whitesell köpte en gård om 150 acres belägen vid idylliska Rancocas Creek (biflod till Delawarefloden) och började där bygga ett sportflygfält. Egendomen döptes till Piper Flying W Ranch, vilket skvallrar om att Bill är auktoriserad försäljare för Piper.

Bill berättar: "Det var min dröm att bygga en flygplats med den allra yppersta service för privata plan. Vet du, så länge som jag har flugit, har jag aldrig fått vindrutan på planet torkad. Det må vara en bagatell, men det är viktigt för mig. Här kommer piloterna att få all tänkbar service — och mera."

Det är detta mera som gör Flying W Ranch så intressant. Bill trafikerade en flyglinje mellan New York och Texas och han har beslutat att göra sin ranch till ett stycke Texas.

En lada har renoverats till oigenkännlighet och tjänstgör som klubblokal med inredning helt i texasstil, i övervåningen planeras en teaterlokal och man kan väl gissa att där kommer att spelas vilda västerndramer. En restaurang kommer att byggas och där skall dagen lång serveras

charcoalgrillade hamburgers. Till middag kommer bara att finnas en rätt på matsedeln — en tjock och saftig stek, charcoalgrillad naturligtvis, med bakad potatis och utan grönsaker. Det är så stek serveras i Texas.

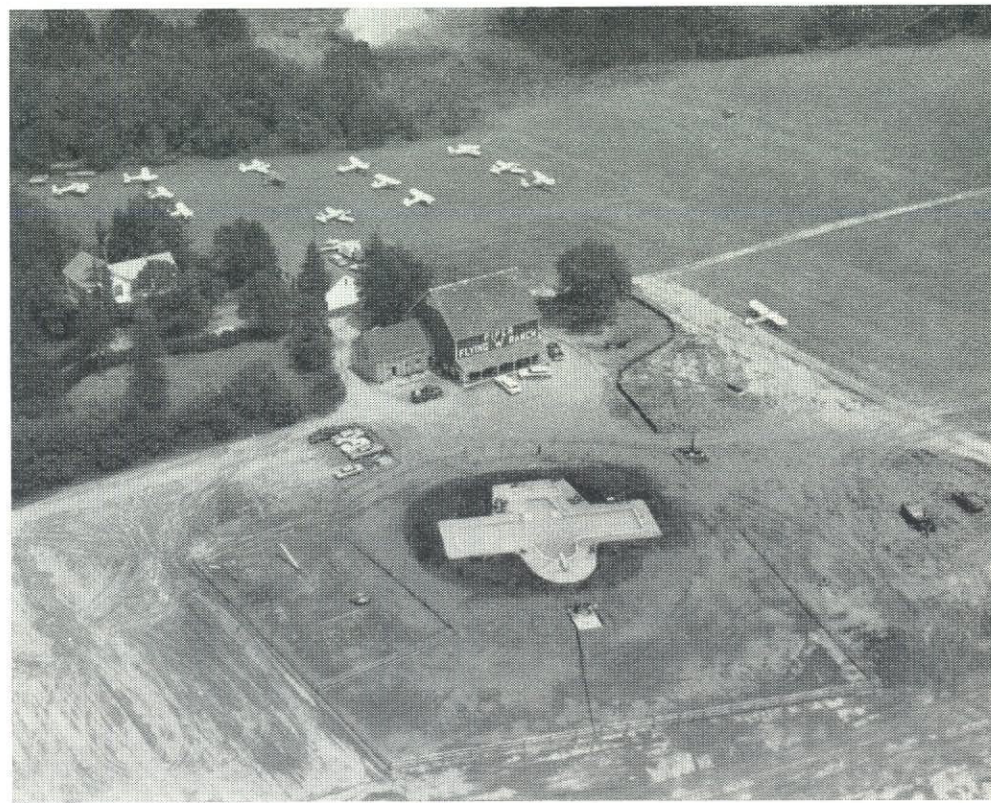
Ett medlemskap i klubben gäller för hela familjen och här har verkligen gjorts något för alla i alla åldrar. Utanför klubbhuset finns en härlig, svalt blå swimmingpool formad som ett flygplan. En livräddare vakar över ungarna medan far och mor flyger. Intill poolen ligger en välutrustad lekplats. Tennisbana och en mindre golfbana är planerade och likaså planer för softball och baseball.

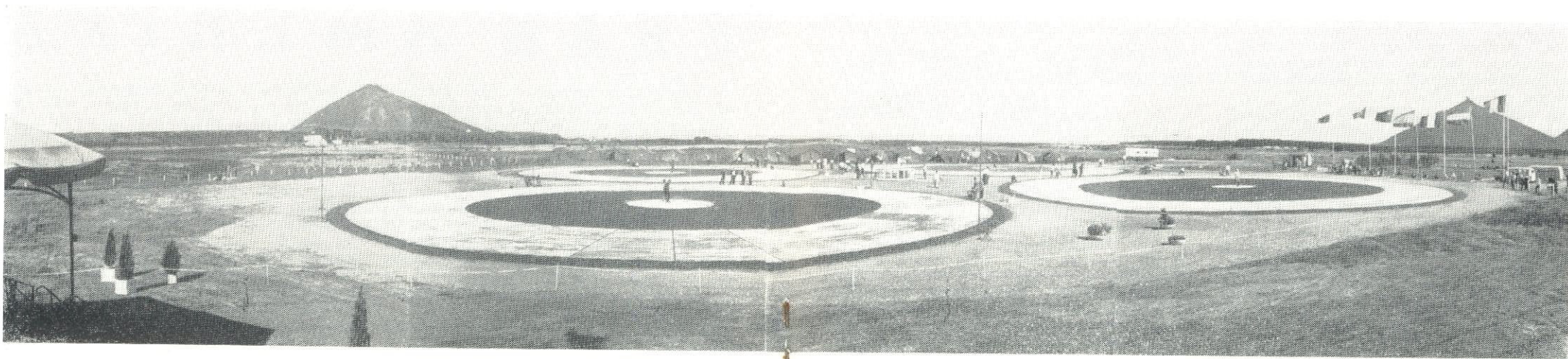
Även för den som tycker om att meditera bakom ett metspö är det ordnat. En damm på området lär innehålla bl. a. gädda. På vintern blir det skridskoåkning på dammen. Bredvid dammen finns ett gammalt stall och där bor tre ridhästar, ytterligare två skall anskaffas.

Längs Rancocas Creek löper ypperliga ridstigar i vild terräng, orörd sen indianerna smög omkring där. Det är alldeles naturligt att de lägerplatser för picnics som anordnats utefter floden alla bär indiannamn.

Det var vid årsskiftet Flying W Ranch började ta form och i juli var det färdigt för invigning av betongbana och swimmingpool. Längsta banan skall i färdigt skick mäta 4.000 fot och en 2.000 fot bana kommer så småningom. Whitesell väntar tydligen livlig trafik på sitt fält, för ett motell har just börjat byggas. Där kommer mrs. Whitesell, f. d. flygvärldinna, att bli en perfekt värdinna med sitt ständigt vänliga leende. Just nu är hon elev i sin makes flygskola.

Vi trivs med den glada framåttandans på ranchen och vi har gott hopp om att Whitesells löfte att ordna även segelflygning skall bli verklighet.





Europas bästa bana för linstyrning

Den Kungl. Belgiska Aeroklubben har fått en ny bananläggning i Genk, gruvort i nordöstra Belgien, där modellflygare från hela Europa tävlade om EM-titlar i september. Anläggningen, som är belägen i omedelbar anslutning till stadens flygplats med hangarer och klubbhus består av fyra permanentade cirkelbanor av internationella mått och torde ännu så länge sakna sin motsvarighet.

Mindre anläggningar har man emellertid börjat bygga på flera håll ute i världen och efter att ha upplevt tävlingarna i Genk på nära håll — som domare i TR-klassen — vill man gärna hoppas att vi inom en inte alltför avlägsen framtid åtminstone får en tvåcirklad bana i Stockholm. Vi har många modellflygare i internationell toppklass, som är hänvisade att träna på öppna skolgårdar. — Här finns utrymme för ett rejält handtag åt tusentals målmedvetna ungdomar med tekniska anlag och klara begrepp om hur fritidsproblemen kan undanröjas.

G H Dérantz.

SVENSK SEGER

EM för linstyrda modellflygplan arrangerades på ett utmärkt sätt av den belgiska aeroklubben den 16—17 september i Genk.

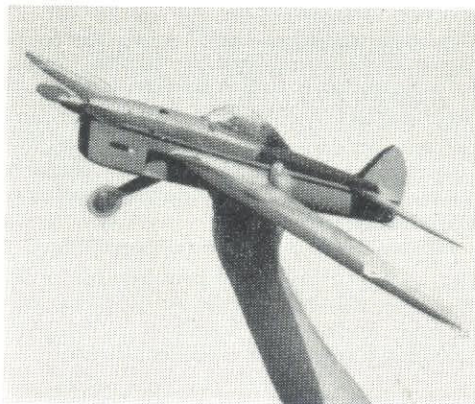


I EUROPAMÄSTERSKAPENS TR-KLASS genom Kjell Rosenlund och "Miss FAI"

Tävlingen hölls på en nyanlagd bana med fyra permanentade cirklar inom ett område på 100×100 m.

I speedklassen startade Måns Hagberg som förste svensk och nådde 183,6 km/t vilket i första omgången endast kunde hotas av Toth, Ugern, på 182.

I den andra omgången använde ungrare och tjecker mono-line (enkel-lina) plan, vilket innebar en hastighetsökning med ungefär 15 km/t. Toth, 202, och tjecken Pech, 195, passerade Hagberg, som inte kunde öka.



I den tredje omgången flög ytterligare två man förbi Måns, vars Super-Tigre-modell som gjort 192 på träning, hade tappat stinet.

Stunten leddes efter två omgångar av världsmästaren Grondal, Belgien, med flygningar på 962 respektive 1.086 poäng. De svenska representanterna Christer Söderberg 726 resp. 870, och Erik Björnwall, 628 resp. 834, kunde ej blanda sig i toppstriden, men slog dock en så känd flygare som Tubby Day, England.

20 deltagare som nått minst 1.600 poäng gick till finalomgången, vilken Söderberg oturligt missade med endast 4 poäng. Finalflygningens svårare program behärskades bäst av ryssen Citrotkin, som fick 1.111 poäng, men sammanlagt segrade Grondal som så många gånger förr.

Combaten var av dålig kvalitet den första tävlingsdagen beroende på den starka vinden. Ingemar Nordin och Göran Andersson blev utslagna i första omgången, medan Erik Björnwall klarade sig till kvartsfinalen, där han blev utslagen av Perry, England, i tävlingens dittills bästa heat. I finalen visade engelsmännen Tribe och Perry upp en avancerad combat av högsta klass med bunts, ryggflygningar och loopings m. m. Efter de 4 minuternas luftstrid stod Perry som knapp segrade.

I klassen för flygande skalamodeller skedde bedömningen efter skalenlighet, bygge och flygförmåga. Det fanns många intressanta och detaljrika plan med motorkontroll, infällbara ställ

m. m. Det plan som gjorde det starkaste intrycket var tysken Hofhers fyrmotoriga Super Constellation med en enorm radardom ovanpå kroppen. Den segrade också överlägset i tävlingen.

I team-racing, som alltid varit vår starkaste gren, var pilot- och mekanikertekniken högt uppdriven. Redan i första heat bröts 5-minutersgränsen av Drazek, Tjeckoslovakien med 4,58 min. Av svenskarna kunde inte Nordin och Göran Andersson prestera maximum och fick 5,55 resp. 5,58, medan Kjell Rosenlund som väntat gjorde en utmärkt flygning på 4,47, första omgångens bästa tid.

I den andra omgången förbättrade Andersson till 5,28, vilket dock inte räckte till finalen, dit Rosenlund, 4,47, Azor, Ungern, 4,50, och Leloup, Belgien, kvalificerade sig.

I finalen var Rosenlund snabbast iväg genom motorstart på första slaget. Hans "Miss FAI", styrd av erfarne och tuffe Nils Björk, var med 160 km/t den klart snabbaste modellen. Leloup kunde trots utmärkta pricklandningar och snabba omtankningar ej hota Kjell, som gick mot en populär seger infriande de förhoppningar vi svenskar ställt på honom.

Resultat:

Nationstävling: 1) Tjeckoslovakien, 8 poäng; 2) Ungern, 10 poäng; 3) Belgien, 14 poäng; 4) Sverige, 15 poäng. 16 nationer deltog.

Speed:

1. Toth, Ungern	181,82	202,25	200
2. Pech, Tjeckosl.	179,10	195,65	201,12
5. Hagberg, Sverige	183,67	177,34	0
14. Björk, Sverige	0	175,61	171,43
22. Kjellberg, Sverige	162,90	0	148,76

Stunt:

1. Grondal Belgien	962	1086	1029	2115
2. Citrotkin, U.S.S.R.	986	976	1111	2097
22. Söderberg, Sverige	726	870		870
25. Björnwall, Sverige	628	834		834

Team-racing:

1. Rosenlund, Sverige	4,47	4,47	4,40
2. Leloup, Belgien	4,55	0	5,06
14. Andersson, Sverige	5,58	5,28	0
24. Nordin, Sverige	5,55	5,56	0

Combat:

1. Perry, England; 2. Tribe, England; 5. Björnwall, Sverige; 9. Andersson, Sverige; 11. Nordin, Sverige.

Skala:

1. Hofer, Tyskland, 159; 2. Hyubrechts, Belgien, 148.

VÄDERLEKSORIENTERING FRÅN FLYGVAPNETS FLOTTILJFLYGPLATSER TILL CIVILA LUFTFARTYGG

Vid utredningar angående haverier och olyckstillbud med lätta flygplan har det visat sig, att grundorsaken ofta varit bristande kännedom om rådande väderleksförhållanden utefter flygsträckan och vid målflygplatsen.

Vikten av att förare enligt BCL-T1, punkt 2.3.2, före flygning inhämtar upplysningar om aktuella väderleksrapporter och prognoser inskärpes. Normalt skall förare begära sådana väderleksuppgifter från någon av de civila flygväderlektjänsterna, företrädesvis STOCKHÖLM/Bromma, GÖTEBORG/Torslanda eller MALMÖ/Bulltofta. I vissa fall, t. ex. vid flygningar i norra Sverige, kan det emellertid på grund av de stora avstånden vara svårt och tidsödande att få telefonkontakt med dessa väderlektjänster.

För att underlätta för förare att införskaffa erforderliga väderleksorienteringar i de fall det föreligger svårigheter att komma i förbindelse med den civila flygväderlektjänsten, har flygvapnet åtagit sig att tills vidare försöksvis lämna s. k. väderleksorienteringar från flottiljflygplatserna även till andra civila flygplan än sådana, som erhållit tillstånd att begagna militär flygplats.

Väderleksorienteringar kommer att lämnas på begäran under de tider prognostjänst bedrivs vid flottiljflygplatserna, d. v. s. i princip under FV:s ordinarie (normala) arbetstid, under förutsättning att ordinarie tjänst därigenom ej eftersättes.

Väderleksorientering innebär (i motsats till flygprognos), att uppföljning och utsändning av ändringar icke kan ske.

De civila flygförare, som kommer att anlita den militära väderlektjänsten för ifrågavarande ändamål, skall vara helt införstådda med ovan angivna förhållanden. Det förutsättes dessutom, att de har sådan kännedom om flygmeteorologi och väderlektjänst, att lämnade väderleksorienteringar uppfattas på ett meteorologiskt riktigt sätt.

I AIP-SVERIGE, del AGA 2 samt i bilaga 2 till gällande INFO "Bestämmelser för civila luftfartyg vid begagnande av flygplats tillhörande flygvapnet" återfinnes flygvapnets flottiljflygplatser jämte telefonnummer.

(Info 70/1961)

AKTUELLT OM FRIVILLIGA FLYGKÅREN (FFK)

Kungl Maj:ts föreskriter ang upprättandet av en frivillig flygkår i civilförsvarets tjänst (kbr den 2 juni 1961)

Kungl Maj:ts föreskriver, att som villkor för bidrag till Svenska Aeroklubben för upprättandet av en frivillig flygkår skall, med tillämpning tills vidare, gällan följande:

1. Den frivilliga flygkåren skall ha till uppgift att, utöver de uppgifter den tilldelas vid utövandet av civilförsvarsverksamhet, biträda även andra samhällsorgan, i den mån organisationen är lämplig härför, vid fullgörandet av uppgifter i totalförsvaret.
2. Den centrala ledningen av den frivilliga flygkåren handhaves närmast under civilförsvarsstyrelsen av Svenska Aeroklubben. Inom varje län utövas ledningen närmast under länsstyrelsen av en av aeroklubben i samråd med länsstyrelsen utsedd länsflygchef.
3. Civilförsvarsstyrelsen och chefen för försvarsstaben skola äga utse vardera en ledamot jämte suppleant för denne i aeroklubbens styrelse och i dess verkställande utskott med uppdrag att verka för att ändamålet med statsbidraget främjas och tillgodoses.
4. Aeroklubben har att vid utövningen av ledningen av den frivilliga flygkåren ställa sig till efterrättelse de anvisningar och föreskrifter, som civilförsvarsstyrelsen meddelar. Det åligger aeroklubben särskilt att genom planläggning förbereda kårens verksamhet vid civilförsvarsberedskap, att hålla sig väl underrättad om kårens användbarhet, att medverka vid av civilförsvarsmyndighet anordnad utbildning och själv anordna utbildning i den mån så lämpligen kan ske, att verka för att de anslutna flygklubbarna hålla lämplig flygmateriel samt att föreslå de åtgärder i övrigt som må finnas lämpliga för främjandet av kårens användbarhet.
5. Länsflygchef skall efter aeroklubbens anvisningar och direktiv förbereda utnyttjandet av flygklubbarnas verksamhet vid civilförsvarsberedskap. Det åligger länsflygchef, bland annat, att tillse att för verksamheten lämpliga flyggrupper kunna upprättas vid

civilförsvarsberedskap, att ombesörja antagning, avtalsbindning, registrering och placering av personal för flyggrupperna och deras ledning ävensom uttagning och registrering av flygplan samt att verka för att avsedd beredskap upprätthålles. Länsflygchef har att vid utövningen av sin verksamhet ställa sig till efterrättelse de anvisningar och föreskrifter som länsstyrelsen meddelar.

Utseende av länsflygchef

KSAK håller för närvarande på med att i samråd med vederbörande länsstyrelser samt med länens flygklubbar utse länsflygchefer. Efterhand som detta skett utsändas anvisningar för länsflygchefens verksamhet. Kårledningen bestående av generalsekreteraren och kårchefen (KSAK:s motorflygchef) har redan i detta ärende besökt ett flertal län och kommer efterhand att besöka samtliga län. Besöken hos länsstyrelserna kombineras i regel med sammanträden med flygklubbarnas representanter varvid förutom frågor om FFK andra aktuella ärenden behandlas.

FFK-grupp med för första gången i en av flygvapnets övningar

I samband med en av flygvapnets eskaderövningar i södra Sverige prövades en grupp sammansatt av förare, mekaniker och flygplan ur klubbar i Malmöhus, Kristianstads och Kalmar län under så fältmässiga förhållanden som det är möjligt under freed.

Övningen emotsågs med en viss spänning av kårledningen då det var första gången som flygningar för civilförsvarets räkning utfördes samtidigt som militära operationer ägde rum. Resultatet var synnerligen gott och från den militära övningsledningen konstaterades att flygningarna i samtliga fall utfördes enligt ingivna färdplaner.

Länsstyrelsens representant i Malmöhus län har i sin rapport över gruppens sätt att lösa civilförsvarsuppgifterna bl a anført följande erfarenheter beträffande flygplan och förare:

"Samtliga flygplan synnerligen lämpliga för de uppgifter som civilförsvaret behöver genomföra.

Samtliga förare väl utbildade och kunniga, synnerligen intresserade för uppgiften samt samarbetsvilliga med civilförsvarets personal."

Som synes idel goda vitsord. Viktigast var dock att praktiskt få öva gruppens ledning och kontakt med luftbevakningen under så verklighetstroga förutsättningar som möjligt och det finns anledning att förmoda att grupper ur FFK får tillfälle till liknande övningar i andra delar av vårt land.

NYTT FINT LANDNINGSTRÅK HOS FLYGSINNADE VÄRMLÄNNINGAR

I "Ett År i Luften" 1960—61 återfinns på sid 347—354 en synnerligen aktuell artikel FRAM FÖR LANDNINGSTRÅK. Mannen bakom rubrikens appell är arkitekten Olle Håkansson, Karlstad. Han är nu i färd med att förse Värmland med landningsstråk och redovisar här resultatet av ansträngningarna i Ekshärad, samtidigt som han anknäver till årsboksartikeln genom att visa vad det blev av Torsby-stråket. — Intresserade kommunalmän kan för övrigt genom förf. få särtryck av den informativa artikeln i Allhems årsbok. — Foto: Erik Klintedahl.

Plant som ett salsgolv ligger det nybyggda landningsstråket vid Ekshärad, 90 km norr om Karlstad. Fältet ligger närmare bestämt 2 km

Ekshärad den 14/10 1961.

På den 600 meter långa gräsbanan med parkeringsområde har gräset just börjat komma upp och lyser vackert ljusgrönt från luften. Den bortre banändan slutar vid Klarälven. Fältet är lätt att hitta och kommer att få tydliga markeringar. Hjulspåren till vänster är från Caribbean och inte alls så djupa som det kan synas. Det rör sig om spår i daggen, ty fältet är redan nu hårt och bra.

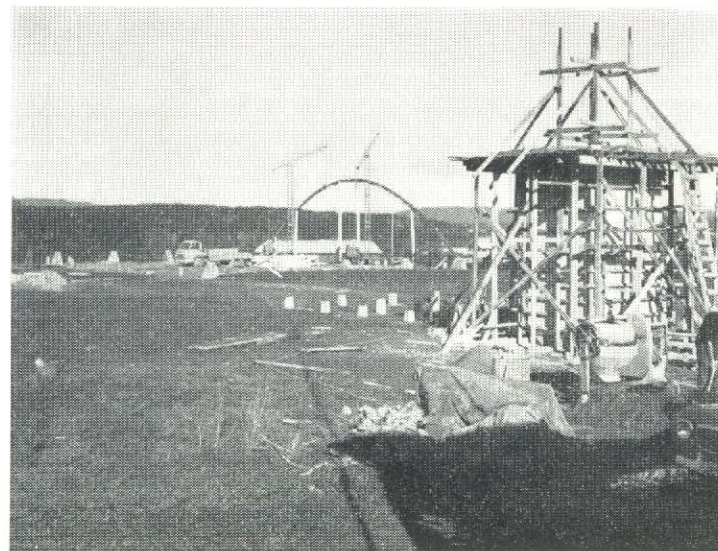
sydost om Ekshärad kyrka, omedelbart intill Klarälven.

Stråket har ett utomordentligt vackert läge i älvdalen mellan bergen, vilka dock inte erbjuder något hinder för inflygningen. Finfina bad- och campingmöjligheter finns alldeles intill fältet. Sjöflygplan kan även förtöja direkt vid landningsstråket. Får man bara lägga ned litet pengar i projektet kan det bli en verkligt fin tummelplats för flyg och turism. Att naturen dessutom påminner om Mellan-Schweiz gjorde naturligtvis inte min entusiasm mindre. För vintersportare kan dessutom meddelas att ett par kilometer norrut finns en slalombana med skidlift.

Stråket, som har 600×60 meter finplanerad yta (och vilken yta) anlades i somras av ett tiotal flygentusiaster och har inte kostat mer än 24.000 kronor, en summa som kommunen ställt i utsikt att betala. I arrende betalar man ungefär 1.000 kronor om året. Goda utvecklingsmöjligheter åt norr finnes. För närvarande verkar dock en ledning norr om banan störande men den hoppas man få bort under vinterns lopp.

Kommunen är verkligen att gratulera till ett fint landningsstråk, tillkommet genom att fåtals hängivna intresse och uppoffringar. Man kan endast hoppas att de styrande inom kommunen skall finna en möjlighet att följa upp projektet med ett gott ekonomiskt stöd för här finns alla förutsättningar att åstadkomma en idealanlägg-

Forts. sid. 20

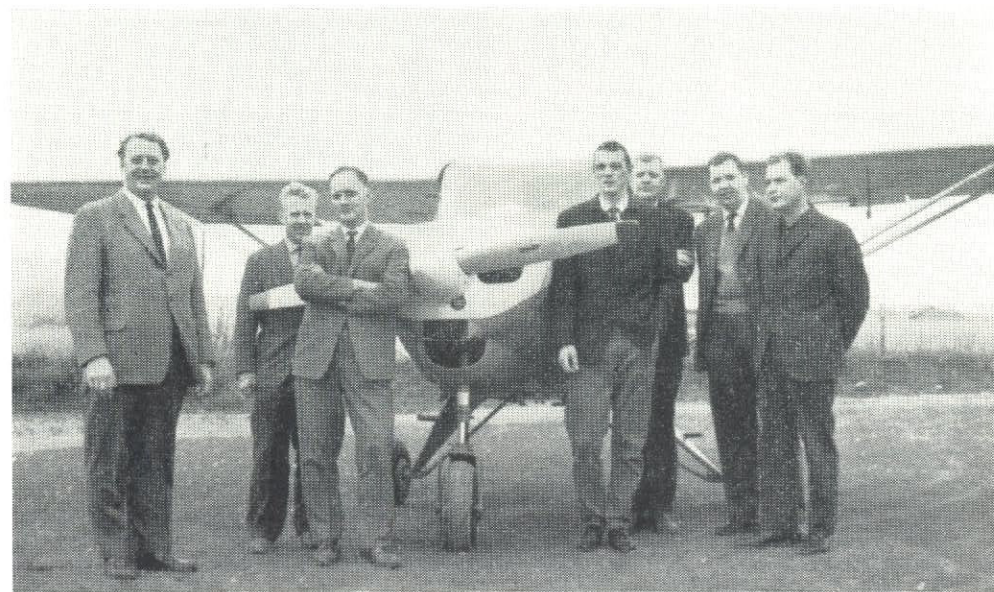
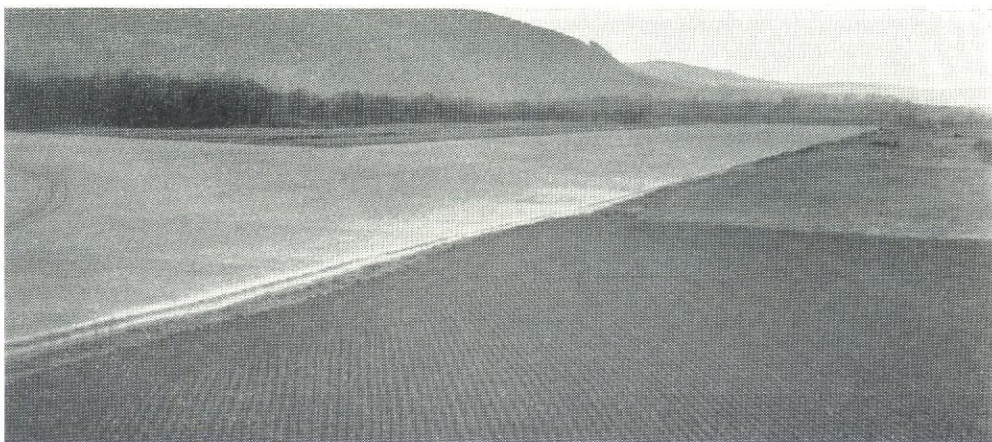


Torsby den 14/10 1961.

Här går det framåt med byggnationerna. Närmast till höger reser sig tornets fundament med betongplintarna för resten av stationsbyggnaden till vänster. Tornets glasbur fabrikstillverkas för närvarande. Till vänster därom har just första törebodabågen i hangarens rests. När detta läses har hangaren redan kommit under

tak. Hangaren blir rymlig och bra med plats även för gästande flygplan. En bra standardtyp för våra stråk i framtiden. Kostnad 80.000 kronor med asfaltgolv.

Flygfältbyggare i Ekshärad: Från vänster: Olle Håkansson, Kjell Edgren, Arne Andersson, Per Hassel, Gunnar Krook, Jan Jansson och Karl-Gunnar Borgström.



Vad som närmast står på programmet är skidfrågan och den är i princip löst, men det återstår att tillverka ett provexemplar som kan godkännas av Lfs.

En del smärre modifieringar kommer att verkställas under hand.

Preliminär kostnadsuppgift för Jodel-bygge

Hans Olle
Södergård Berndtsson

Förberedande kostnader:		
Ritningssats	50:—	50:—
Byggekurser	345:—	300:—
Licens	300:—	300:—
Radio	—	2.000:—
Verktyg, gigger och mallar	150:—	200:—
Trävirke m m	1.709:—	2.350:—
Metallbeslag, skruv m m	3.000:—	3.200:—
Materialprovningar	80:—	50:—
Lim, impregn, färg o. lack	365:—	425:—
Diverse	1.224:—	725:—
Motor	2.850:—	7.500:—
Propeller	400:—	1.000:—
Instrument	200:—	1.500:—
Kontroll	—	100:—
Besiktning	130:—	300:—
Summa kronor	10.803:—	20.000:—
Antal arbetstimmar	1.950	1.450

ning. Vill man se ett fint exempel på vad en liten kommun kan åstadkomma i den vägen behöver man inte åka långt. Inte längre än till Torsby.

TORSBYSTRÅKET

De 47 kilometrarna mellan Ekshärad och Torsby tog inte mer än en kvart med Caribbean. Färden gick rakt västerut. Torsbybanan är nu färdigställd till 800 meters längd även om gräset i banändarna inte växer med någon särskild fart än. Banljus och inflygningsljus är uppsatta.

För närvarande pågår arbetet med hangaren och stationsbyggnaden, som kommunen möjliggjort genom att bevilja ett ränte- och amorteringsfritt lån på 110.000 kronor. Kommunen har tidigare anslagit 60.000 kronor till stråkets byggande, så intresset är det inget fel på.

Hangaren är en törebodakonstruktion med 30 meters spännvidd och 22 meters djup. Man torde kunna stuva in 12—15 mindre flygplan, så det finns plats för gästande flygplan, vilka nog inte kommer att saknas.

Stationsbyggnaden skall inrymma serveringslokal med pentry, en mindre "passagerarhall" för taxi- och charterflyg, kontor, toaletter

Aktuella Info i radiofrågor

I Info nr 79/1961 utfärdad av Luftfartsstyrelsen den 31 oktober redovisas såväl nu gällande som framtida planer på kanalavstånd. Redovisningen avslutas med en uppmaning till flygplanägare att snarast möjligt vidtaga erforderliga åtgärder för att modifiera utrustningarna på flygplan för 100 kc/s kanalavstånd samt att vid nyanskaffning av VHF utrustning beakta den planerade övergången till 50 kc/s kanalavstånd.

I Info nr 80/1961 utfärdad den 17 oktober återfinnas den plan för VHF som i Sverige gäller för den civila luftfarten fr. o. m. den 1 oktober 1961 och tills vidare. I slutet av den plan, som upptager alla användningsområden och frekvenser anges att frekvenser böra väljas enligt följande prioritet:

1. Finns endast en frekvenskanal bör frekvensen 119,7 Mc/s väljas. Denna frekvens finns tillsvärd vid alla civila svenska trafikflygplatser och även i vissa andra länder på motsvarande sätt. Är flygplanets användning i huvudsak begränsad till en flygplats, bör dock i stället väljas den lokala frekvensen.
2. Disponeras två frekvenskanaler, är i regel "Emergencyfrekvensen 121,5 Mc/s att rekommendera för en av kanalerna.
3. Omfattar utrustningen flera frekvenskanaler, bör förutom de ovannämnda frekvenserna de tre tornfrekvenserna väljas och användas.

I detta sammanhang må framhållas fördelen av att vid nyanskaffning av VHF-utrustning med flera frekvenskanaler välja sådan utrustning med tillräckligt frekvensområde, så att även kontrollcentral- och radarfrekvenser kan utnyttjas.

KSAK uppmanar flygklubbar och övriga flygplanägare att noggrant sätta sig in i innehållet i ovan nämnda Info. Info 79 bör särskilt uppmärksammas av sådana flygplanägare som använder eller avser använda flygplanen för utlandsresor. Som exempel på nödvändigheten av att övergå från apparater med endast 200 kc/s kanalavstånd kan nämnas att Kastrup i dagarna infört frekvensen 118,6 medan det närliggande Bulltoftatornet använder 118,7. Detta kan således innebära att flygplan med äldre utrustning som har förbindelse med Bulltofta kan störas av Kastrup.

samt torn för trafikledning. Tullklarering kan ordnas på begäran.

Som synes finns intresse och arbetsglädje och så är ju vi värmlänningar en gång för alla oförfärliga optimister.

Olle Håkansson.

TEKNISK HÖRNA

Civilingenjören Per Modin är numera bl a verksam som teknisk rådgivare på KSAK:s motorflygavdelning. Han kommer tills vidare att svara för en del tekniska råd vilka publiceras till tjänst för privatflygare och flygklubbar. Per Modin bygger på lediga stunder en Jodel tillsammans med Anders Bengtsson i Örkelljunga och på KSAK har han närmast hand om löpande Jodel-ärenden. Dagens artikel handlar emellertid om ett problem, som just nu är dagsaktuellt för våra flygplanägare.

Konservering av småflygmotorer

För att få fackmannens syn på vinterförvaringen av flygmotorer har vi vänt oss till verkmästaren Nils Sundin hos Ostermans Aero i Södertälje. Han framlägger här sina erfarenheter och synpunkter i detta viktiga ämne på förgasarmotorer av typ Continental, Cirrus, Lycoming och Gipsy Major, de vanligaste motorerna i det svenska småflygplanbeståndet.

Verkmästare Sundin berättar att det inte är ovanligt att ett flertal delar måste bytas i samband med grundöversynen på en flygmotor på grund av korrosionsskador. Dessa har orsakats av att motorn inte blivit tillfredsställande skött under stilleståndsperioderna. På boxermotorer är det speciellt cylindrarna som är utsatta.

Då motorn avkyles efter körning kondenseras vattenånga i vevhus och cylindrar. Vattnet, som avsatts på cylinderväggarna, rinner så småningom ner till undre delen av cylindrarna. Vid temperatur- och tryckvariationer hos ytterluften "andas" motorn. Även detta ger upphov till fuktutfällning. Vattnet i cylindrarna ger ganska snart upphov till rostbildning, ty oljefilmen har inte tillräckligt skyddande egenskaper. I bästa fall kan cylindern räddas genom en omslipning, men stundom har rostangreppet blivit så kraftigt (gravrost) att slipmånen ej räcker till, utan cylindern måste bytas, till den nästa kostnaden av 900—2.000 kronor!! Utgifter av denna art för flygplanägaren betecknar verkmästare Sundin som onödiga, ty de kan förhindras med mycket enkla medel och till jämförelsevis ringa kostnader.

Här påpekar verkmästare Sundin även det olämpliga i den metod som rätt ofta förekommer bland flygplanägarna: under stilleståndsperioderna drar de då och då runt propellern några varv. Skulle det till äventyrs finnas någon oljefilm kvar i cylindrar och lager, kommer därvid denna med största sannolikhet att rivas sönder. Oljepumpen hinner inte heller arbeta upp något tryck, så att ny olja pumpas in i motorn. Resultatet blir därför, att risken för korrosion snarare ökar än minskar.

Enligt motorfabrikanternas och Luftfartsstyrelsens föreskrifter skall en motor köras minst en gång per vecka för att förhindra korrosion. Detta är särskilt viktigt under hösten och vintern, då luftfuktigheten är hög genom regn och dis. Vid längre stillestånd än en vecka, skall motorn konserveras för att säkert skyddas för korrosion. Underlåtenhetssynder på den punkten resulterar ganska säkert i höjda kostnader för grundöversyn.

Korttidskonservering

Verkmästare Sundin rekommenderar följande förfarande för att erhålla en korttidskonservering. Enligt hans erfarenheter ger metoden ett säkert korrosionsskydd för cylindrarna under en tid av 2—3 veckor.

1. En cirka 0,5 m lång plastslang trådes på pipen till en oljekanna med pump och denna fylles med konserveringsolja förvärmad till ca 40° C.

2. Kör motorn så att normala värden på olje- och cylindertemperatur uppnås. (Vid svårare atmosfärsförhållande, t ex de som råder på väst- och sydkusten med saltmättad luft, bör motoroljan bytas mot konserveringsolja vid varmkörningen. Denna olja tappas sedan av. Den kan dock användas vid ytterligare tre, fyra konserveringar.)

3. Stanna motorn och låta på ev befintliga filter på kallluftintaget till förgasaren och stoppa in plastslangen.

(På en del motorer finns i insugningsröret ett igenpluggat hål för snappump eller ingasmanometer. Detta hål kan även användas för anslutning av plastslangen. Se dock till att hålet sitter så, att alla cylindrarna får olja!)

4. Starta motorn, låt den gå på tomgång och spruta in konserveringsolja till dess att den stannar (kvävs), eller tjock blåvit rök kommer ut ur avgasröret.

OBS!! Ovanstående förfaringsätt får ej användas på motorer med insprutningsförgasare.

5. Bryt tändningen, skruva fast luftfiltret



— Det smakar ändå fågel, tänkte Red, när hans sommarbrygga invaderades av en djupsvart trio i MFI "Flygfisken". Det var skorstens-

(pluggen), tag ur ett tändstift i varje cylinder och spruta in ungefär en matsked konserveringsolja.

6. Drag runt motorn 8—10 varv, så att konserveringsoljan fördelar sig i cylindrarna.

7. Spruta in ytterligare en matsked konserveringsolja i varje cylinder.

OBS!! Efter detta får motorn inte tagas runt och bör förses med en varningslapp om att den är konserverad.

En motor, som konserverats på detta sätt, kan omkonserveras eller tagas i bruk igen utan någon speciell avkonservering. Dock bör man taga runt den för hand fem sex varv, för att se att det inte är så mycket olja i cylindrarna, att risk för skväskeslag föreligger. Är kompressionen onormalt hög finns anledning att misstänka något sådant. Tag då ur ett lämpligt tändstift ur varje cylinder och dränera. Vid följande varm- och uppkörning av motorn bör uppmärksamhet ägnas åt varvtalsfallet vid magnetkontrollen då tändstiften kunnat olja igen.

Speciella konserveringsoljor för flygmotorer

SOTARN KOMMER

fejarmästaren Rune Östling, i mitten på bilden, som på detta eleganta sätt klarar sitt vidsträckt sotardistrikt, hela Stockholms-skärgården ner mot Norra Möja. Östling flankeras på bilden av Berndt Pettersson och Sven Carlsson. Rune Östling genomgår nu flygutbildning i Norrtälje och har planer på att klara distriktet ännu snabbare nästa år, med sjöflygplan.

Det kanske skulle passa med MFI "Vipan"!

(kolvmotorer) saluföras av bensinbolagen. Denna olja tillverkas enligt en amerikansk militärnorm, MIL-C-6529 C type II. Man kan även få köpa koncentrerad korrosionsskyddsvätska och själv blanda till konserveringsolja. Därvid blandas 25 % koncentrat med 75 % flygmotorolja 100.

Nedanstående uppställning visar tillverkare och benämning:

Tillv.	Konserveringsolja	Koncentrat
Esso	Rustban 622	Rustban 628
Shell	Aeroshell fluid 2 F	Aeroshell fluid 2 XN (kallas även Aeroshell fluid 2 F concentrate)

Dessa produkter kan beställas från respektive bolags flygavdelningar. Esso för även konserveringsolja på Bromma, Bulltofta och Torlanda.

I ett följande nummer av KSAK-NYTT kommer en metod för långtidskonservering av flygmotorer att behandlas.

Per Modin

Dear Sirs,
I should like to correspond with an aviation-enthusiast of my age in Sweden. I am 18 years old. My interests are modern and World — War II aircraft. One can correspond in English, French or German with me.

With many thanks,

Yours truly,

J. L. W. Cornelissen,
Rembrandtstrasse 64,
Nijmegen,
The Netherlands.

Forts. fr. sid. 9

Höjdmomentet, individuellt, klass 1

1	Karl-Eric Nyström, Västerås FK	10.185 p.
2	Ingemar Backholm, Borlänge-Domnarvets FK	10.065 p.
3	Göte Olsson, Västerås FK	9.675 p.

Höjdmomentet, individuellt, klass 2

1	Allan Mårds, Borlänge-Domnarvets FK	10.370 p.
2	Leif Thorngren, Uppsala FK	8.420 p.
3	Bo Skoog, Karlskoga FK	7.825 p.

Höjdmomentet, individuellt, oavsett klass

1	Allan Mårds, Borlänge-Domnarvets FK	10.370 p.
2	Karl-Eric Nyström, Västerås FK	10.185 p.
3	Ingemar Backholm, Borlänge-Domnarvets FK	10.065 p.

Höjdmomentet, lagtävlan, oavsett klass

1	Borlängs-Domnarvets FK (A Mård, I Backholm, B Sjödin)	28.050 p.
2	Västerås FK (K-E Nyström, G Olsson, F Nordholm)	24.500 p.
3	Linköpings FK (B Söderholm, S Rodling, E Persson)	21.405 p.

Distansmomentet, individuellt, klass 1

1	Irve Silesmo, Örebro BFK	410,78 p.
2	Olle Berg, Stockholms SFK	357,80 p.
3	Sture Rodling, Linköpings FK	321,30 p.

Distansmomentet, individuellt, klass 2

1	Lars Runnkvist, Eskilstuna FK	305,58 p.
2	Einar H Thor, Eskilstuna FK	223,62 p.
3	Birger Liljeroth, Borlänge-Domnarvets FK	221,80 p.

ETT VARNINGSORD

Arboga Flygklubb har i sommar haft en vanlig tombola med 10.000 st lotter à 50 öre (vanligt kaffelotteri). Avsikten var att förstärka kassan med hänsyn till planerade inköp av ny materiel.

En person (flygande) verksam med sådana försäljningar kom och erbjöd sig att sköta om lotteriet med organiserande av försäljningen och kontrakt skrevs i vanlig ordning. När lotteriet var slut försvann personen i fråga med pengar och allt.

Klubben vill härmed bringa saken till KSAK:s kännedom att på lämpligt sätt varna andra flygklubbar att avstå från sådana skumma (hjälpsamma) individer.

Mannen sitter f n i tryggt förvar.

A Aue
Ordf. i Arboga FK

Distansmomentet, individuellt, oavsett klass

1	Irve Silesmo, Örebro BFK	410,78 p.
2	Olle Berg, Stockholms SFK	357,80 p.
3	Sture Rodling, Linköpings FK	321,30 p.

Distansmomentet, lagtävlan, oavsett klass

1	Örebro BFK, lag 1 (L Silesmo, S O Olofsson, B Johansson)	1.039,54 p.
2	Örebro BFK, lag 2 (L Grahn, R Lundquist, B Lindmark)	716,95 p.
3	Eskilstuna FK (L Runnkvist, H E Thor, L Fredriksson)	700,68 p.

Hastighetsmomentet, individuellt, klass 1

1	Lars Fredriksson, Eskilstuna FK	74,45 p.
2	Leif Carlsson, Eskilstuna FK	67,24 p.
3	Göte Olsson, Västerås FK	66,03 p.

Hastighetsmomentet, individuellt, klass 2

1	Einar H Thor, Eskilstuna FK	55,14 p.
2	Evald Ek, Eskilstuna FK	51,00 p.
3	Göran Granberg, Linköpings FK	46,37 p.

Hastighetsmomentet, individuellt, oavsett klass

1	Lars Fredriksson, Eskilstuna FK	74,45 p.
2	Leif Carlsson, Eskilstuna FK	67,24 p.
3	Göte Olsson, Västerås FK	66,03 p.

Hastighetsmomentet, lagtävlan, oavsett klass

1	Eskilstuna FK (L Fredriksson, L Carlsson, H E Thor)	196,83 p.
2	Linköpings FK (E Persson, S Rodling, G Granberg)	167,50 p.
3	Västerås FK (G Olsson, R Falk, R Fredell)	164,13 p.

INTERNATIONELLT PÅ ÄLLEBERG

CAP-kadetter satte färg på Falköping

Kring månadsskiftet juli—augusti ägde det årliga cadet-besöket rum på Segelflygskolan Älleberg och den 15 man starka truppen lyckades



des som vanligt på något förunderligt sätt att helt dominera stadsbilden.

På den lilla bilden ses USAF-majoren Virgil H Benson med flygvapnets eskortofficer kapten Stig Tullberg. På den undre bilden ses CAP-översten Richard H Reynard jämte några av sina cadets.

Elva flygbitna cadets från USA, Canada, Storbritannien och Italien var överlyckliga efter bekantskapen med Bergfalke och de stortrivdes under det värdskap som även visades av Falköpings stad och Rotary.



MOONEY

MARK 21

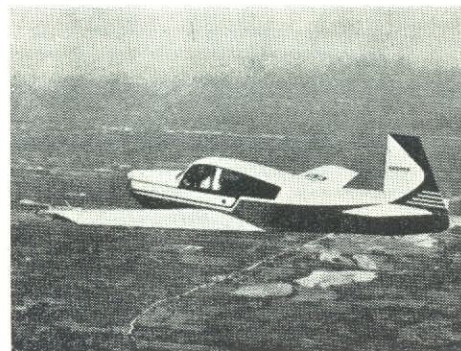
4-sitsig — helmetall — Lycoming 180 hk motor

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

LEDIGA PLATSER

KSAK söker

1. instruktör för segelflyget

Arbetsuppgifter: flyginstruktörstjänst, inspektionsverksamhet, uppgörande av utbildningsplaner m m, uppföljning av personalfrågor inom segelflyget, organisationsarbete vid tävlingar etc.

Ansökan med meritlista, löneanspråk etc insändes till **Chefsinstruktören för Segelflyget, Kungl Svenska Aeroklubben, Malmskillnadsgatan 27, Stockholm C, senast den 15 december 1961.**

HANGARPLATSER

HANGARPLATSER FÖR SPORT-FLYGPLAN,

Frölunda Flygstråk, Kungsängen
Tel: 0758/520 63

PLATSER I HANGAR

under uppförande hyreslediga.

Landskrona Flygklubb,
Box 92, Landskrona

HANGARPLATSER

uthyres på Vängsö.

Östra Sörmlands Flygklubb
Tel: 0155/126 10 (Brink)

ÖNSKAS KÖPA

OLJEKYLARE

sökes för Auster Mk 5 med motor
Gipsy Major
Västerbergslagens Flygklubb
Fack 77, Ludvika

METALLFLOTTÖRER EDO,

passande till Cub L-4 önskas köpa.
Kaj Rannelius, Läraregatan 4, Kiruna C,
tel: 145 70

VINSCH

i fullgott skick, önskas köpa.
Halle-Hunnebergs Flygklubb
Segelflygsektionen
Box 155, Trollhättan 1

Se även annons sid. 8!

BABY eller BABY-FALK,

luftvärdig köpes. Svar med utförl. uppg. till "Bogsering", KSAK-NYTT, f. v. b.

FLYGREKLAM

FLYGREKLAM

Vi utför flygreklam med reklamsläp eller med effektiv högtalaranläggning.

Vi säljer kompletta flygsläp samt all erforderlig utrustning för flygreklam.

Tord Anderssons Aero AB
Falun. Tel. 178 70

TILL SALU

NYBYGGD TRANSPORTVAGN

passande alla vanliga typer av segelflygplan. Tjänstevikt 170 kg. Komplet med kapell. **Olle Berg**, tel: 010/59 11 70, Fyrskjeppsvägen 58, Johanneshov.

CUB-MOTOR CONTINENTAL A-65,

utgången, samt propeller "Rulles", normalstigning till samma motor säljes förmånligt. Tel: 0758/520 63.

SKIDOR,

typ "Landes m.L. = 2000 A", passande Super Cub 150, obetydligt begagnade. Tel: 0650/420 00.

PIPER CUB L-4

i bästa skick. Motorn fabriksny, körd 200 tim. Reservmotor. Bogserkoppling.

Landskrona Flygklubb,
Box 92, Landskrona

FAIRCHILD,

4-sitsig, billig och bra. Murphy radio. Hjul- och skidställ. Tel: 031/19 39 02 eller 62 00 45.

TIGER MOTH

med bogserkoppling till salu.
Östra Sörmlands Flygklubb,
Tel: 0155/126 10 (Brink)

AUSTER Mk V/D,

SE-CMG i mycket gott skick. Total gångtid 550 tim. Extra tank, bärinstallation, radio. Motor GM I med metallpropeller.

Arboga Flygklubb

TIGER MOTH

med överbyggnad säljes billigt
Bröd Fredricsons Flygservice
Torslanda Flygplats, Göteborg.
Tel: 031/62 00 89

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.**

TRI-PACER, 160 hk

till salu förmånligt.

Tord Anderssons Aero AB,

Falun. Tel: 023/178 70

FIGGE BERGMAN

FLYGPLANÄGARE

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

Kärrialundsgatan 63 A, Göteborg Ö - Tel. 25 6110