



SAAB NORRKÖPING

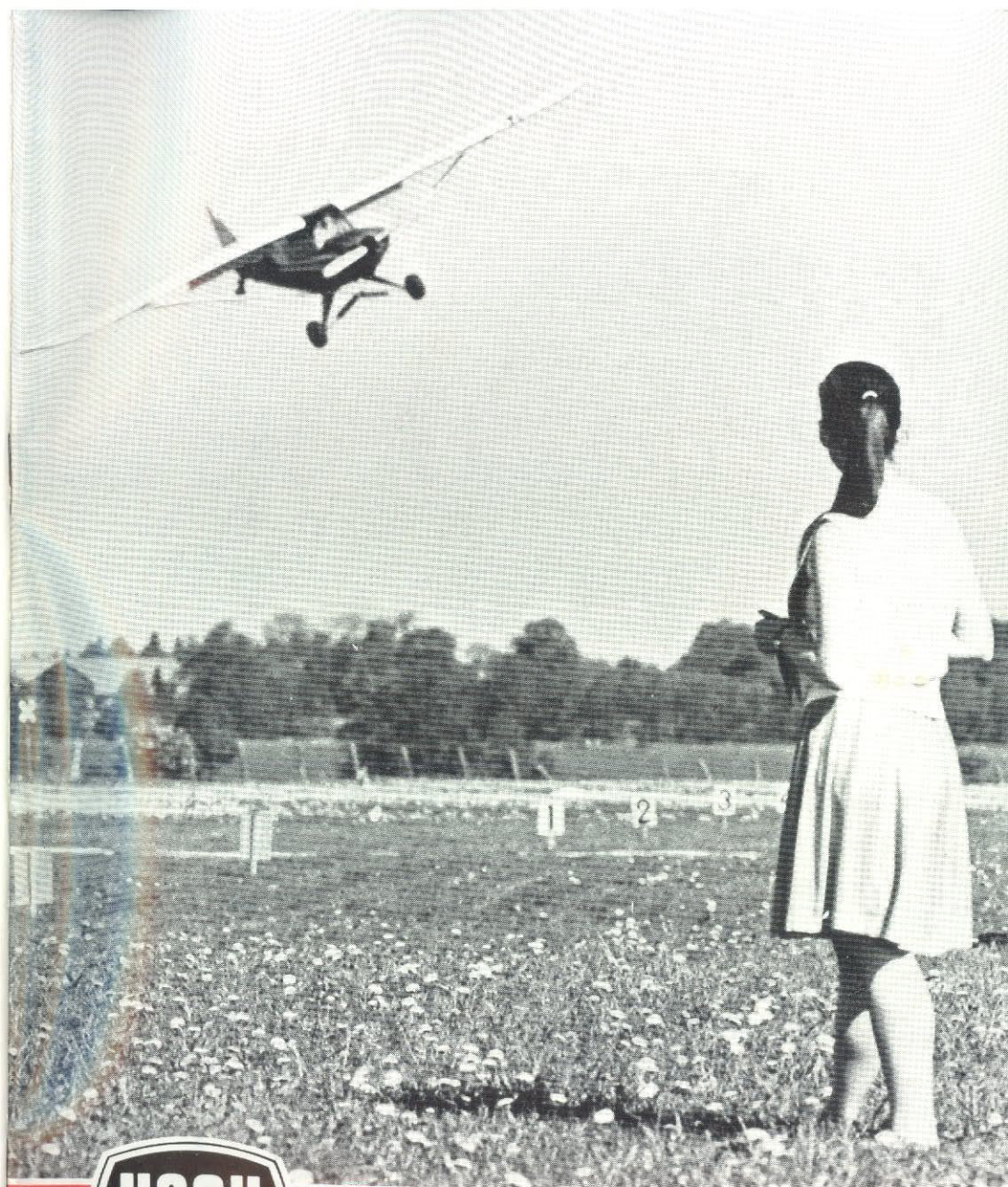
HELIKOPTRAR och FLYGPLAN

- Försäljning
- Reservdelslager
- Helikopterskola
- Utför specialuppdrag för helikoptrar
- Reparations- och underhållsverkstäder

SAAB AKTIEBOLAG

Norrköpingsavdelningen, Kungsängens flygplats,
Norrköping, tel. vx 011/12 99 40

Strängnäs Tryckeri AB



NUMMER 5 · ÅRGÅNG 9 · JUNI-JULI 1966

3 PIPER-DOMINANTER

BLAND LANDETS FLYGSKOLOR OCH KLUBBAR



Cherokee

180

Allround-flygplan uppskattat bland flygskolor och klubbar. Enastående lastförmåga.

Cherokee

140

En utomordentlig "draghäst" inom segelflyget. Landets prisbilligaste fyrsitsiga flygplan.



Super
CUB

Luftens "folkvagn". Uppskattat skolplan och utmärkt för bogsering av segelflyg och reklamsläp.

Generalagent för Piper i Skandinavien:

NYGE - AERO / AB NYGEVERKEN

Box 31, Nyköping. Tel. 0155/825 20 (vx)

AERO-TELAW AB

lagerför följande

segelflyginstrument av fabrikat

PZL

Hastighetsmätare	PR-250 s	(0-250 km/h)	à Kr. 109: -
Klockhöjdmätare	W-12 S	(0-12000 m)	à Kr. 242: -
Variometer	WR s-5	(± 5 m/s)	à Kr. 197: -
Variometer	WR s-30	(± 30 m/s)	à Kr. 185: -
Totalenergi variometer	WECR-5	(± 5 m/s)	à Kr. 264: -
Kompass	BS-1		à Kr. 152: -
Girindikator	EZS-1		à Kr. 454: -
Konsthorisont för segelflygplan -	HEA 40/PDM 100		à Kr. 1390: -

AERO-TELAW AB

Postbox 712, Lidingö 7

Telefon 08 / 775 08 56, 775 10 05



Utkommer med 9 nummer per år under månaderna febr-juni och sept-dec.

Utgivningsdag omkr den 15 i utgivningsmånaden.

Manuskript till text och annonser skall vara KSAK-NYTT tillhanda senast den 15, månaden före utgivningsmånaden.

Redaktör och utgivare: Birger Gripstad.

Adress: Skeppsbron 40, 3 tr, Stockholm C. Tel. 08/23 23 65, Postgiro: KSAK 555 70.

Prenumerationspris: 10 kronor per helår.

Lösnummer: Tidigare utkomna nr i mån av tillgång 2:- kr per ex.

Annonsformat och annonspriser:

Omslagets baksida,
2-färgs (130×165 mm).... 800:-
Omslagets innersidor,
2-färgs (130×185 mm).... 650:-
D:o, svart 600:-
1/1-sida (130×185 mm) .. 425:-
1/2-sida (130× 90 mm) .. 275:-
1/2-sida (62×185 mm) .. 275:-
1/4-sida (130× 45 mm) .. 150:-
1/4-sida (62× 90 mm) .. 150:-
Radannonser (spaltbredd 62 mm)
2:- per mm. (Anslutna flygklubbar, deras medlemmar och KSAK:s direktanslutna medlemmar får 35 % rabatt på icke kommersiella radannonser).

Klichéer: raster 120 linjer/tum.



Organ för
Kungl. Svenska Aeroklubben och
Frivilliga Flygkåren



KALLELSE till sammanträden

KSAKs Styrelse

kallas till sammanträde måndagen den 15 augusti kl 1500

KSAKs Organisatoriska Medlemmar

kallas till extra allmänt sammanträde samma dag kl 1600

Lokal:

KSAK, Skeppsbron 40, Stockholm

Direkt kallelse till sammanträdena har utsänts.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Nytt från LFS	6
Svenska Flygsportförbundet	7
Silesmo — svensk mästare för fjärde gången	9
Lennart Petersén vann sjuttonde motorflyg-SM	20
Norsk seger i NM	25
Segelflyglärarkurs på Alleberg	28
Stockholm—Beirut—Stockholm	30
Succé för Nyges Fly In	34
Nya regler för luftfart träder i kraft den 25 augusti	36
Nytt från FFK	38
Omarbetning av BCL U	40
Provtur med Turbo Beaver	41
Hjälpl — det står ett flygplan i snabbköpet	42
Nya kartblad	43
Nytt från klubbarna	44
De Havilland DHC-6 Twin Otter	48
Flygfält vid Bornholm invigs 10 juli	48
Linköpings Rally Syd — succéresa med sju plan	49
Flygsläp från Karpaterne	50
Affärsflyg	52
Fallskärmsport	54
Varför inte en modellflygsektion	56
Prata mindre i radion!	58
Ordet fritt	59
Olycksfallsförsäkring för flygförare	60

OMSLAGSBILDEN

kommer denna gång från SM i motorflygning. Här gör segraren, Lennart Petersén från Linköping, en simulerad nödländning medan en kvinnlig kontrollant ser på. Foto Birger Gripstad.

BILAGA medföljer detta nummer.



M. Gardan (sittande) och M. Lambert tankar vid Bromma efter non-stop flygning Biarritz—Bromma under 24 timmarstävlingen i samband med Cannes-utställningen 1966. Ekipaget erövrade 1:a pris för längsta flygsträcka — 5512 km (245 km/h genomsnittlig marsch-fart — 266—270 km/h True Air Speed).

GARDAN HORIZON nu med 180 hk motor

Försäljes i Sverige genom

MALMÖ FLYGINDUSTRI — Götaland

STIG OLSSONS BIL AB — Stockholmsområdet

TUPPZ BIL AB, Bollnäs — Norrland

Telefon

040/93 47 10

08/23 29 00

0278/ 134 50

samt genom generalagenten

FCA  **FLYGCENTRUM AB**

BROMMA FLYGPLATS

Bromma 10, tel: 08/28 52 05

NYTT FRÅN LFS

PUBLIKATIONER FÖR DEN CIVILA LUFTFARTEN — BCL

I publikationsserien BESTÄMMELSER FÖR CIVIL LUFTFART (BCL) har följande nya upplagor och ändringar utgivits och kan rekvireras från Kgl luftfartsstyrelsen, Bromma 10:

BCL-FL 1 — Flygsäkerhetstjänst — TELETJÄNST — Internationella föreskrifter. Upplaga 1 pris kr 0:45

BCL-FT 2 — Flygsäkerhetstjänst — FLYGTRAFIKLEDNING — Internationella föreskrifter upplaga 5. Ändring 7

BCL-MT 4 — Allmänna ordnings- och säkerhetsföreskrifter för civila flygplatser (AOCF)

Upplaga 1 pris kr 1:05
Anm. Denna upplaga upphä-

ver MFL 1/1945 i ännu gällande delar samt utdrag ur samma bestämmelser BCL-BCF (§§ 39—54).

Ref. INFORMATIONSFÖRMULÄR nr 99/1965.

(Informationscirkulär 26/1966)

RADIOFÖRBINDELSE VID FLYGNING INOM MILITÄRT KONTROLLERAT LUFTRUM

Där krav föreligger på upprätthållande av dubbelriktad radioförbindelse med flygkontrollorgan, skall sådan förbindelse upprättas på föreskriven radiofrekvens. På förekommen anledning påpekas härigenom att civila luftfartyg som flyger i militärt kontrollerat luftrum skall, då så är möjligt, använda följande frekvenser.

2) För förbindelse med kontrolltorn: 123,3 Mc/s (I andra hand må 122,6 Mc/s användas)

2) För förbindelse med terminalkontroll: 122,6 Mc/s (I andra hand må 123,3 Mc/s användas)

Upphäver INFO 94/1965
(Informationscirkulär 28/1966)

ALLMÄNFLYGETS BEGÄN- NANDE AV MILITÄRA FLYGFÄLT

Chefen för flygvapnet avser utreda förutsättningarna för en utvidgad civil användning av de militära flygplatserna. Utredningen avses omfatta all civil luftfart utom reguljär luftfart (linjefart). För att kunna klarlägga de civila önskemålen i detta avseende har bifogade frågeformulär utarbetats.

(Forts på sid 58)



Svenska Flygsportförbundet

KSAKS verkställande utskott beslöt den 9 juni föreslå styrelsen och klubbarna att bilda Svenska Flygsportförbundet (FSF). KSAK NYTT har redan i nr 4/1966 redogjort för ärendet. Då nu VU efter noggrann prövning fattat detta beslut finns alla skäl att förmoda att det snabbt kommer att genomföras, eftersom såväl årsmötet som styrelsen tidigare ställt sig positiva, men önskat närmare utredning.

Enligt VUs beslut kommer KSAK så snart ske kan att utsända förslag till stadgar m m för FSF och ge klubbarna tillfälle att före den 1 augusti fatta cirkulationsbeslut eller delta i extra allmänt sammanträde den 15 augusti, då (som vi hoppas) FSF kommer att

bildas och dess styrelse utses.

Ärendet är brådskande. För att RF skall kunna fatta beslut om FSF och frigöra medel därtill för budgetåret 1967/68 måste en första ansökan föreligga hos RF redan omkring den 15 augusti. Är det inte klart då, kan ett inträde förskjutas mer än ett år, eftersom RF inte tar in nya förbund varje år.

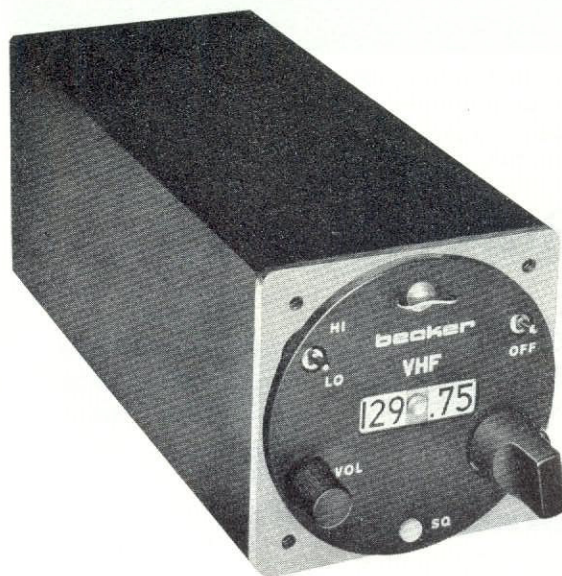
Bildandet av FSF som specialförbund under Riksidrottsförbundet (RF) blir av allt att döma epokgörande för svensk flygsport. Det ger möjligheter att samla och ge stöd åt all flygsport i landet: motorflyg, segelflyg, modellflyg och fallsärmssport. Anslutna klubbar får på det lokala planet inom stad och kommun en

väsentligt starkare förhandlingsposition.

Genom att FSF även kommer att ingå som organisatorisk medlem i KSAK bör de internationella tävlingsproblemen kunna lösas på ett enkelt sätt, eftersom KSAK representerar den internationella flygsportorganisationen FAI.

Genom ett avtal mellan KSAK och FSF bör även de ekonomiska problemen smidigt kunna lösas. För KSAKs klubbar, som givetvis även kommer att utgöra grunden i FSF, bör medlemskap i FSF genom ett sådant avtal inte medföra några nämnvärda ekonomiska pålagor — men väl ge klubbarna ökade såväl sportsliga som ekonomiska möjligheter.

becker



AR 10 s segelflygradio

Antal kanaler 10

Frekvensområde:

117,90—135,95 mc

Vikt: 1,75 kg

Dimensioner: 82×82×232 mm

Strömförbrukning: 60 milliamp.

Representant:

OSTERMANS AERO AB

STOCKHOLM-BROMMA 10

Tel. 08/28 28 40

SILESMO —

Det blev Irve Silesmo som tog hem segelflyg-SM i år precis som han gjort tre gånger tidigare (1955, 1957 och 1963). Därmed leder han över Per-Axel Persson, som "bara" har tre SM och som i år fick nöja sig med en tredjeplacering efter friskt kämpande Göte Olsson från Västerås.

Man kan nog säga att det var ett mycket bra SM i år, vädret var väl inte precis idealiskt, men i alla fall någotsånär hyggligt och en dag var det så pass bra att man bestämde sig för att tävla över den hittills längsta distansen i SM-sammanhang, nämligen sträckan Älleberg—Söderhamn, 401,2 km! Sex tävlingsdagar blev det totalt — här följer ett referat.

Text och foto BIRGER GRIPSTAD och HARALD MILLGARD

Lag 12 — Sven-Olov Norman från Borlänge — lastar av Vasaman från transportvagnen för första dagens tävling.

SVENSK MÄSTARE FÖR FJÄRDE GÅNGEN

21 maj

Första tävlingsdagen

Vädret: Hård sydvästlig vind. Luftmassan ganska fuktig. Kallluftsmasseväder med 4—7/8 cumulus och enstaka cumulonimbus. Molnbas kl 10 ca 600 m, kl 12 ca 900 m. Torrtermik 1—3 m/sek.

Tävlingsledningen bestämde att dagens uppgift skulle bli hastighetsflygning på rakbana Älleberg—Örebro = 155,7 km.

Om Vår Herre tänkt på segelflygarna denna dag, så måste han ha glömt bogserförarna. De fick kämpa väldeliga i den byiga vinden med vindhastigheter upp till 18 sekundmeter, och alldeles särskilt besvärligt hade de i ett område av banan, där ett nedsvep åstadkom kraftig turbulens. De tvingades faktiskt dra på för fullt — i landningen — för att "komma ner". Nå, alla fjorton segelflygarna kom i väg i snabb följd och var snart utom synhåll.

Via radio kunde man följa flertalet piloter (alla utom två hade radio och fem "körde" på medborgarbandet) och frampå eftermiddagen kom rapport om att Istvan Wlassics och Pelle Persson landat i Tierp-trakten, medan övriga stretade på i det med tiden — från segelflygar-synpunkt — allt sämre vädret.

Ingen nådde heller ända fram till Örebro. Längst kom Evald Ek, som hamnade knappt 7 km söder om staden och därmed blev han dagens segerherre. Han hade då flugit en (projicerad) distans av 146,3 km. Olle Berg var inte mycket sämre, han klarade 134,1 km. Irve Silesmo kom inte fullt så nära hemstaden, men nära nog för att säkra en tredjeplacering åt sig. När det var hög tid att ringa in dagens tävlingsreferat till TT vid 18-tiden, visade de



I sin Ka 6 CR gör sig Irve Silesmo klar för första dagens start och får hjälp med säkerhetsbältet av sin fru

"Under de senaste åren har ju maj månad bjudit på en torka som på sina håll varit ganska besvärlig för bönderna. Vi har därför lovat jordbruksdepartementet att förlägga segelflyg-SM till denna årstid för att om möjligt råda bot mot torkan". Så ungefär sade KSAK:s generalsekreterare överste Björn Lindskog, när han på kvällen den 19 maj hälsade de fjorton segelflygarlagen välkomna till Älleberg för att göra upp om årets SM-titel.

En liten stund senare började det regna!

Mulet och tråkigt var vädret också när man nästa morgon slog upp ögonen. Och inte hade meteorologen Anders Östenberg några gladare nyheter att komma med vid briefingen kl 0915. Vad han kunde meddela var att en oklusionsfront över Danmark långsamt rörde sig mot nordost med tättnande alstratus över Älleberg med omnejd som följd och att regn var att vänta vid 11-tiden.

Trots att själva prognosen minst av allt kunde locka tävlingssugna segelflygare till skrätt lyckades Östenberg genom sin trivsamma framställning — det gällde för övrigt också i fortsättningen — få både tävlande och funktionärer att dra på mun och humöret steg flera grader fast man efter det beskedet ju begrep att det inte skulle bli någon flygning den dagen.

Även om inledningen inte blev så bra vad vädret anbelangar, så måtte Vår Herre haft både jordbruksdepartementet och segelflygarna i åtanke i fortsättningen. Under de tio dagar som SM-tävlingarna pågick kunde man nämligen flyga sex. Och det var ju inte så tokigt.

Här följer nu en redogörelse för tävlingarna dag för dag. Den prognos, som meteorologen lämnade vid briefingen varje morgon inleder.

preliminära resultaten att Pelle Persson hamnat på tolfte plats. Han hade visserligen kommit tillbaka till berget för omstart — liksom Wlassics — men en blick på vädret sa, att det nog inte skulle dröja så värst länge innan han var nere igen. Så TT fick veta att titelförsvaren efter första tävlingsdagen låg tolv. Men Pelle Persson hade andra planer och inte alls så bråttom ner. På något sätt lyckades han kämpa på i inte mindre än 111,5 km (projiderad distans) och därmed ryckte han fram till fjärde plats. Femma blev Leif Eriksson och sexa Göte Olsson.

22 maj

Andra tävlingsdagen

Vädret: Ett frontsistem över Skåne och Danmark rör sig mot nord eller nordost och ger mulnande i Västergötland mot eftermiddagen. Framför fronten en ganska torr luftmassa i vilken 2—5/8 cumulus och någon enstaka cumulonimbus bildas. Molnbas 900—1300 m och toppar på 1500—3000 m. Torrtermik med 2—4 m/sek och molntermik med ungefär 5 m/sek. Vindar omkring sydväst.

Med dessa väderleksförutsättningar gjorde tävlingsled-



Finns det någon segelflygare i det här landet som inte känner igen den här profilen? Visst; "Klevas" — Karl-Göran Klevstigh — är det.

ningen ett närmast sensationellt beslut, nämligen att dagens uppgift skulle bli hastighetsflygning på rakbana Älleberg — Söderhamn, en sträcka på 401,2 km — den längsta som någonsin förekommit i SM-sammanhang. Den måttliga sydvästliga vinden och den goda instrålningen och därmed

förutsättningarna till bra termikförhållanden borde göra det möjligt för flertalet deltagare att ta sig till målet — F 15 — resonerade man.

Första start utlystes till kl 1005 och i snabb takt kom alla iväg, utom gårdagsettan, Evald Ek. Han föredrog att vänta en god stund och startade först ett par minuter över 11.

Under de första timmarna kunde de "hemmavarande" tillsammans med en liten skara "åskådare" från den soliga restaurangterrassen lyssna till förarnas lägesrapporter per radio förmedlade av högtalaren på hangartaket. De första rapporterna kom från Skövde trakten, sedan från Tibro, Töreboda — och från Olle Berg långt västerut över Billerud. Sedan kunde man följa de flitigaste rapportörerna upp över Tiveden och in över Närke-slätten. Göte Olssons och Pelle Perssons kraftiga sändare kom in så det dånade i högtalaren. Rapporter kom från Laxå, Hallsberg, Örebro m fl platser. Inne på tävlingsexpeditionen räknade Bengt Söderholm och Gunnar Ljungberg ut medelfarten: Pelle Persson 70 km/tim, Olle Berg 51, Wlassics 65... Och så tippade man hur många som skulle komma fram till målet och satsade en krona var.



Så gott som hela kontrollavdelningen samlad. Fr v Otto Sundqvist, Christen Svensson, Björn-Olov Sjögren (chef), Ulf Nyström, Lisbeth Johansson och Ing-Marie Berg (Olles fru).

Söderholm var mest optimistisk och tippade nio, Klevstigh sju, Ståhlfors fem...

Av rapporterna som under eftermiddagens lopp kom in kunde man utläsa att Bergslagen bjöd på fint väder och bra termik — hela termikgator t o m. Göte Olsson meddelade att han låg på 1600 m öster om Nora och steg på rakkurs. An-

ders Möller låg samtidigt och kurvade några km söder om Lindesberg och Wlassics över Frövi, medan Olle Berg bara nått till Garphyttan i Kilsbergen väster om Örebro. Nisse Nässén och Sven-Olov Norman saknade radio helt, några använde medborgarbandet, Silesmo och Ek t ex, och kunde inte höras i Ällebergs Radio,

men det fanns de som kunde hört av sig, men trots detta höll absolut tyst, Fakiren Jonsson t ex. Allteftersom kopplet kom längre upp över landet tystnade den ena efter den andra — längst hördes nog Göte Olssons starka Becker-sändare.

Bortåt 16-tiden började det bli spännande (åtminstone inne på tävlingsexpeditionen). Snart borde man kunna vänta att dagofficeren på F 15 skulle höra av sig. Men ännu en stund kom de enda telefonsamtalen från vilsna lagmedlemmar, som undrade om tävlingsledningen hört av deras pilot. Ibland hade man det, och Ståhlfors manade bilförarna: "så de' blir te' å stå på lite, va".

Den första av piloterna som hörde av sig var Norman. Han hade landat i närheten av Fagersta. Sedan kom Pelle Persson. Han hade hunnit ända till byn Sjalstuga bara 18 km från målet. Mitt på färdlinjen landade han!

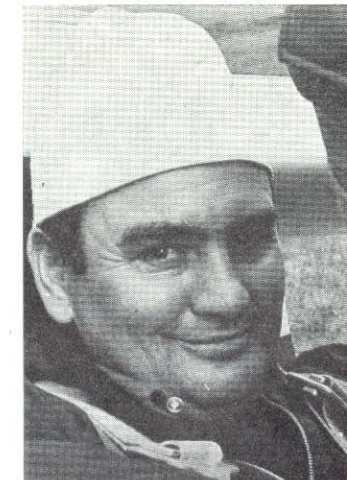
Så ringde då äntligen dagofficeren på F 15: "Klockan 17.14.50 passerade nr 2 målet (bankrysset) på F 15". Silesmo alltså! Och innan han hann lägga på luren ropade han: "Nu kommer en till. Det är — nej, jag kan inte se numret, men planet är rött med vita ving- ar..."

Första dagens segerherre blev Evald Ek från Eskilstuna FK...

... medan titelförsvaren Pelle Persson, F 5, vann tredje dagens tävlingar...

... och Sven "Fakiren" Jonsson, Sportflygklubben i Karlstad, den fjärde dagens.

Bäste man femte dagen blev Istvan Wlassics, Eskilstuna FK



Vem kunde det vara? Vems plan hade dessa färger? Jo Eks. Hans SF 27 var det enda med denna färgställning. Under tiden hade Söderholm och Ljungberg räknat ut medelshastigheten för Silesmo. Han hade haft göra 6 tim 29 min 39 sek. Det betydde 61,79 km/tim. Vad kunde då Ek ha för medfärd — han startade ju sist av alla...?

Men det var inte Ek som kommit i mål. I ett nytt meddelande från F 15 kom beskedet att det var nr 9 som landat kl. 17.17.34. Och nr 9 var 19-åriga Gert Martinsson från Östra Sörmlands FK. Han flög den Zugvogel IV a med röd undersida och gulvita vingar som blivit något felaktigt beskrivet. Hans medelfart räknades fram: 59.22 km/tim.

Rapporterna duggade tätare nu. Någon deltagare som ringde hade hört Göte Olsson meddela att han låg några mil söder om målet på 1100 m, kraftigt nedisad. Skulle han kunna ta sig fram? Olle Berg landade långt österut vid Untra sydväst om Älvkarleö. Nisse Nässén bortåt Sala-hället och Harry Molander vid Lingbo, 35 km sydväst om målet. Dit kom så småningom också Evald Ek.

Kl 17.35.20 landade Göte Olsson som tredje och sista man på Söderhamns-flottiljen. Trots nedisningen nådde han

fram — men på ett hår. Hans fart räknades ut till 58,82 km/tim. Wlassics landade strax efter vid Styggemyra, 45 km från mål, och Fakiren Jonsson vid Hamrånge.

Tre man i mål och ytterligare fem i "omgivningarna" får väl anses som ett ganska gott resultat av en så svår tävlingsuppgift. Det visar också vilken hög klass våra främsta segelpiloter har nått.

En tråkig sak var att Ulf-Christer Möllevinge från Uppsala FK totalhavererade sin Mucha Standard när han tvingades landa i ett skogsområde några mil norr om Avesta. Han ådrog sig därvid en del skador, dessbättre ingen av allvarligare natur än att han kunde lämna Avesta lasarett, dit han förts, efter ett par dagar. Men därmed var han borta ur tävlingen.

Dagssegrare blev Irve Silesmo med Gert Martinsson på andra och Göte Olsson på tredje plats. Fyra blev Pelle Persson medan Evald Ek och Harry Molander delade femteplatsen.

23 maj

Vädret: Frontsystemet passerade under natten till måndagen och bakom följde kallluft med stor molnmängd och regnsku-



Göte Olsson, Västerås FK, slutade som tvåa i hela tävlingen. Hans bästa dagsplacering fick han femte dagen då han blev tvåa, men han höll sig alla dagar på rätt sida om mitten.

rar. Molnbasen ungefär 600 m och svag termik.

Redan på söndagskvällen meddelade tävlingsledningen att det inte skulle bli någon tävling på måndagen eftersom

den långa återresan från Söderhamn och andra avlägsna platser var alltför tidskrävande för att det skulle bli något bevänt med sömnen. Så det gjorde därför inte så mycket att det blev "jordbruksdepartementets väder" den dagen.

24 maj

Vädret: Labil kallluft strömmar med hårda sydvästsvindar in över södra och mellersta Sverige. Under eftermiddagen stor molnmängd cumulus och cumulonimbus. Låga molnbaser. Mot eftermiddagen något lättande molntäcke.

Ingen flygdag.

25 maj

Tredje tävlingsdagen

Vädret: Kallluftsväder med avtagande västliga vindar. 2-4/8 cumulus med bas kl 10 på 750 m och mot middagstid på ca 1000 m. Under eftermiddagen något mulnande med medelhöga moln.

Hastighetsflygning på triangelbana Älleberg—Moholm—Korsberga kyrka—Älleberg = 126,9 km, bestämde tävlingsledningen.

Evald Ek hade de två första tävlingsdagarna haft topplaceringen, men det kunde inte



Ulf-Christer Möllevinge deltog endast två dagar. Vid en landning i ett skogsparti i Avestatrakten totalhavererade hans plan och han själv ådrog sig en del blesyrer.

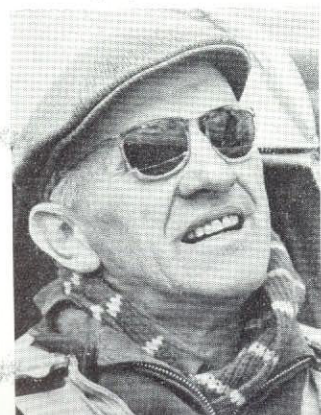
hjälpas att man hade extra kraftiga synglas riktade mot de två som hade tre SM-segrar var, Persson och Silesmo. Skulle Silesmo komma tillbaka efter den tysta 1965-tävlingen? Han verkade gladare och sade fler ord även om han förstas aldrig var talträngd.

Samma gamla vanliga väntan på startplatsen vid banans

norrände. Lurpassandet var kanske inte så utpräglat men nog fanns det tendenser.

Pressbilen satsade på Silesmo, nu totaltvåa, och jagade hans lagbil. Efter första kontrollen i Moholm hann Bertil Wrang i Falköpings Tidning och KSAK-referenten upp fru Silesmo och hennes medhjälpare under en termiklucka där

Olle Berg, Stocholms SFK, hamnade totalt på fjärde plats...



... Harry Molander, Nyköpings FK, blev åttonde...



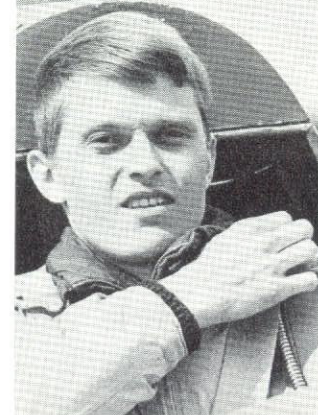
Sven-Olov Norman Borlänge-Domnarvets FK, tionde...



... Nisse Nässén, Östersunds FK, elfte...



... Leif Eriksson, Uppsala FK, tolfte...



... och Anders Möller, AK i Malmö, trettonde man.



Irve sjunkit till 400 m. Han cirkade och cirkade och vi bakom kamerorna drömde förstås om idealbilden: KA-6:an landande så att vi kunde få med både den och det hämtade laget på en bild. Vi väntade, väntade. Irve såg ut att ligga på en ovanligt loj nolla.

Mitt i den tröga väntan kom en röst uppifrån i samma överlugna tempo som nollmeterstermiken: "Är ni nervösa?"

Det var Irve som skojade med laget över radion. Sedan segade han sig upp och drog sig mot andra kontrollen. De två åskådarna var lika glada att slippa ta "drömbilden". Irve Silesmo blev tvåa den dagen, närmast efter Pelle Persson, totalplatser etta resp. tvåa. Den glade skåningen Anders Möller kämpade sig fram till tredje dagsplats. Tyvärr skulle fortsättningen inte bli så helkul för honom sedan han skadat ena vingbalken, som inte gick att laga under tävlingstiden utan han fick låna en Spatz av KSAK. Att han tycktes lika glad för det förringar inte t ex prestationen att nästa tävlingsdag ta sig fram till Trollhättan med det gamla lågvärdiga flygetyget och senare till Varberg.

Efter tätflygarna Silesmo och Persson kom nu sammanlagt Göte Olsson, som hamnade på fjärde dagsplats. Olssons stigande totalkurva är vacker.

26 maj

Fjärde tävlingsdagen

Vädret: En ocklusionsfront från Skåne mot Sydnorge rör sig österut och nederbörden berör landets södra och sydöstra delar. En skärm höga moln skuggar tidvis västgötslätten. Där molnen är uppbrutna bildas 2—4/8 cumulus med bas på 750—1000 m. Svag torrtermik.

Hastighetsflygning på bruten bana Alleberg-Håkantorp—Trollhättan = 78,2 km.

Hade blivit nyfiken på Göte Olsson, hans lags gamla Volvo-skåp och på den luftiga kon-



Från inspelningen av inslaget för TV-aktuellt. Fr v: fotograf Bengt Bengtsson, Karl-Göran Klevstigh och P O Nilsson.

versation man kunde höra i västeråsarnas starka radioapparater. Följde därför med dem till Trollhättan, dit det väl inte rädde någon tvekan om att Göte Olsson skulle ta sig fram. Annars såg det lite knepigt ut till att börja med eftersom himlen var solklar halvannan mil bort. Fakiren hade 300 m höjd när han vid Rösjön bortom Mösseberg fick anslutning och steg med 4 m/sek, en uppgift som sedan försvagades i samma mån som sjöbrisens växte.

Västeråslagens radioutrustning ja. I flygplanet en Becker på 1,8 watt, i bilen dels en King på 15 watt, dels en bärbar "fikaradio" Bayside, 90-kanalers. Kingen är så stark att man måste vänta en stund sedan en konkurrerande förare talar för att ge dennes bilradio tillfälle att svara. Nu får vi höra:

Olsson: 650 m, stiger sakta.

Berg: 850 m vid Edsvära.

Persson: 350 m vid Tråvad.

Berg: 350 m.

Persson: 300 m.

Olsson (som har punktangelvelse för att inte röja var han finner goda uppvindar): Six-hundred, climbing.



Fint TV-inslag från SM

Ni såg väl det fina SM-inslaget i TV-aktuellt efter tävlingarna?

Pappa till denna glädjande tilldragelse var P O Nilsson, känd fem-kampare med segevana. Han segrade även när det gällde att propagera för segelflygsporten. Det är man ju inte bortskämd med eftersom de flesta tidningschefer tydligen tycker att segelflyget har så liten intressekrets att de inte vågar offra många spaltmillimeter på om Pelle Persson eller Silesmo eller Göte Olsson kämpar sig fram till ledningen i SM.

P O Nilsson använde hela pingstaftonen på intensivt och omfattande arbete för att få så bra och allsidiga bilder som

möjligt dels av själva tävlingarna (avsedda för Aktuelltsvsnittet), dels för ett längre avsnitt i en sportkvart.

Fotograf på pingstaftonen var Bengt Bengtson, tidigare materielförvaltare vid en flott-ils segelflygdetalj. Kompletterande bilder togs på pingstdagen av Studio Runex från Borås. Filmning skedde från marken samt från såväl segel- som motorplan (Bergfalke och Super Cub). Pelle Persson, Göte Olsson och Sven "Fakiren" Jonsson flög i grupp dels i släp, dels fritt och dessa flygningar — efter tävlingens slut när alla fem gått i mål och strax före avslutningsmiddagen på Stora hotellet — lades upp av Karl-Göran Klevstigh.

Olsson (en stund senare till Persson): Du har ett fint fält under dig.

Persson: Skööönt.

Olsson: Mot punkt 6 (det var visst Håkantorp).

Berg: August, August (hans bil). Jag är på 1600 m över E3.

Persson: 900 m. Går vidare. Möller landade väster om Falköping.

Persson bad bilen vänta i höjd med kontrollen.

Berg passerade Håkantorp på 1300 m.

Kl 1150:

Olsson: 900 och snart brytpunkten.

Persson: 500 strax före kontrollen.

Berg: 1000 m en halv mil SO Grästorp.

Persson: 300 m över kontrollen.

Kl 1157:

Persson: Det går inte bra. 200 m. Om jag inte får något fortsätter jag på färdlinjen.

D:o: Kör mot Grästorp.

Olsson: Mot punkt 3 snarast.

Berg: 900 m över Hunneberg.

Kl 1200:

Persson: 200 m över Grästorp. Ser ni ett stort hölöss på vägen? (Så fattade åhörarna i västerås bilen.)

Vi passerade strax söder om Grästorp det väl sammansvetsade laget, inkl Pelle Persson, som monterade ner planet tio meter från landsvägen. Ovanlig syn att få se Pelle utelanda.

Det gick så fort att komma till Trollhättan för de första segelflygarna att kontrollanterna inte hann fram till Saabfältet, men lokala kontrollanter räddade situationen för de två först anlända piloterna.

Fakiren vann den här dagen, väl förtjänt, 80,64 km/tim i genomsnittsfart, tvåa Wlassics 77,36, tre Norman 76,15. Pelle Persson hade en sagolik otur el-

◀ Tävlingsledaren Lennart Ståhlfors ser lite bister ut i blåsten, men hade egentligen all anledning att glädjas åt ett fint genomfört SM.

Bogserpiloter under SM var fr v Kurth, Hultsfred, Gerhard Sundell, Linköping. Karl-Erik Pettersson, Västerås, Jan Ekblad, Malmö, Torsten Porshagen, Höganäs, och Kjell Fristedt, Tibro.

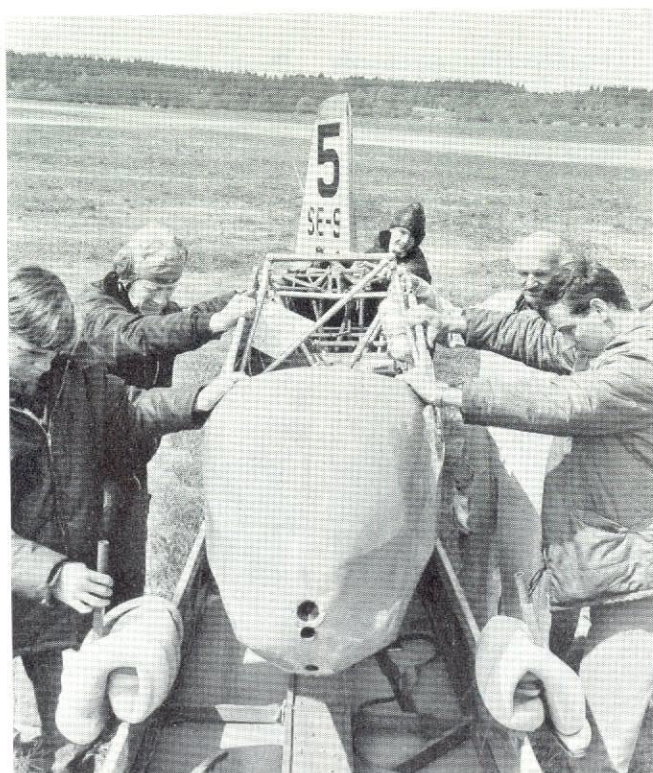
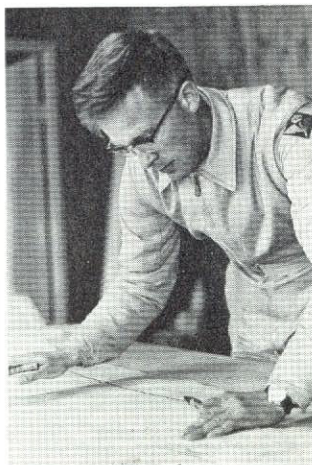




Silesmos lag följer sin pilot under tredje dagens hastighetsflygning Alleberg—Moholm—Korsberga kyrka—Alleberg. Fru Silesmo håller kontakt med sin man på privatradiobandet.

Väderlekstjänsten under SM

sköttes av meteorologen Anders Östenberg, som blev mycket populär både för sin stora kunskaper och för sin torra humor. Han är verkligen välkommen åter. Östenberg har varit på Alleberg förr: han har varit hjälpredd åt förvaltare John Karlsson och åren 1951—56 var han vinschförare. Numera är han meteorolog på F 5, där han varit sedan 1959. Sitt underlag för väderlekstjänsten på Alleberg fick han från F 7.



Fakiren Jonsson vann fjärde tävlingsdagens uppgift, hastighetsflygning på bruten bana Alleberg—Håkantorps—Trollhättan. Här packar man ihop. Fakiren andre man från höger.

ler satsade för hårt, den ende som inte kom fram till målet, sjönk ner till totalt femte plats.

Olsson, som dagsplacerade sig som sju, satte sig nu på sin definitiva andra plats. Jonsson klättrade från nr 12 till 9, Norman från 9 till 6.

27 maj

Vädret: Ett nederbördsområde över Götaland och södra Svealand rör sig mot söder under upplösning. Regnet upphör i Falköping omkring kl 9. Där-efter långsamt lättande molntäcke och under eftermiddagen cumulus och stratocumulus på 600—900 m. Mycket svag torrtermik.

Tävlingsledningen bestämde hastighetsflygning på rakbana till Varberg. Inga resultat uppnåddes dock.

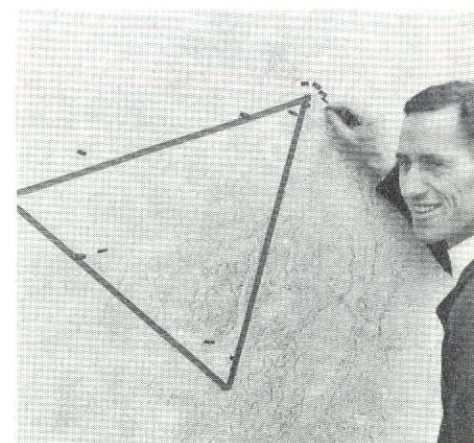
28 maj

Femte tävlingsdagen

Vädret: Kalluftsmasseväder med nordliga vindar. Kl 1000—1200 1—3/8 cumulus med bas på 900 och toppar på 2000 m. Torrtermik 1—2 m/sek. Kl 1200—1500 3—5/8 cumulus med bas på 1300 m, torrtermik med 2—4 m/sek och molntermik med 5—7 m/sek.

Hastighetsflygning på rakbana Alleberg—Varberg = 138,7 km.

Dagen förut hade samma mål varit utsatt men ingen kom fram utan landskapet prickades med nerdumpna plan. Den här gången, på pingstaftonen, lyckades det bättre, och alla anlände till flygplatsen på Getterön vid Varberg. Dagssegraren, Istvan Wlassics, brydde sig inte om att hålla den hastighetsbegränsning som påbjudits på vägarna utan överskred den, hans medelfart var 91,64 km. Denna goda insats förde honom upp från tolfte till nionde plats. Det är inte att förringa hans jobb att tala om att vinden var frisk från nord-



Bengt Söderholm, här med sista dagens triangelbana, basade för tävlingsexpeditionen . . .



. . . där han hade god hjälp av Gunnar Ljungberg vid räknaturran.



Varje kväll skrev May Lindeberg ut resultatlistorna och skickade ett exemplar till varje klubb.

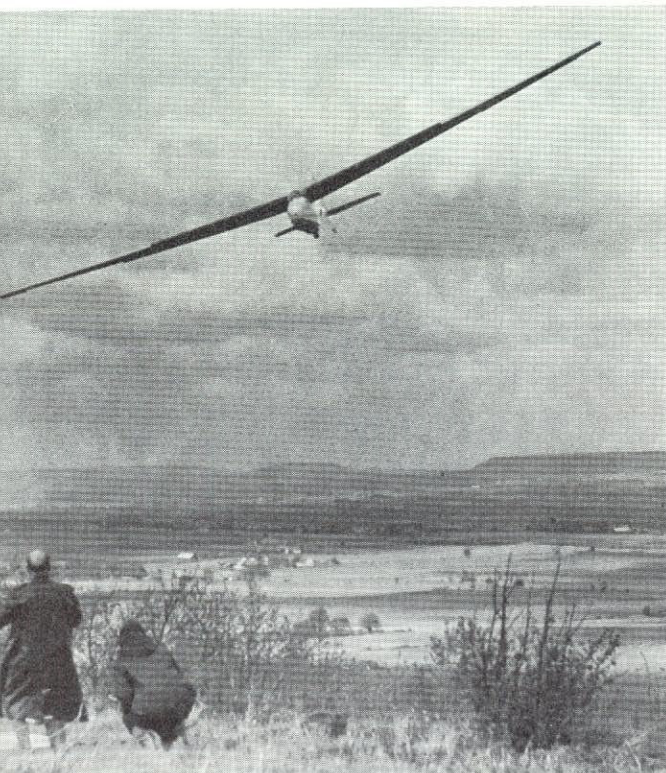
nordost. Wlassics har tidigare haft en kraftig segervilja, nu har han även fått lite rutin. Akta er för honom nästa år om han tas ut genom den överhängande distriktstävlingen!

Sedan två dagar låg Silesmo etta och Göte Olsson tvåa, men nu hade mellanrummet i poäng mellan dem minskats. Persson klättrade på Varbergsflygningen upp ett steg till fjärde och Berg — som enligt egen uppgift "bytt molngator tre gånger under färden" — likaså ett steg till tredje plats. Molander förbättrade sin position från åttonde till sjätte plats. Fakiren från nionde till sjunde.

29 maj

Sjätte tävlingsdagen

Vädret: Den nordliga vinden avtar och luftmassan är nu torr. Under dagen någon åttonde platta cumulus med bas på 1000 m som höjer sig till 1500 m. Stighastighet under moln 1 —3 m/sek.



Och tävlingsledningen utlyste hastighetsflygning på triangulärbana Alleberg—Månstad—Bälinge—Älleberg = 182,0 km.

Hastighet — jo pyttsan! Det var i själva verket ett evinnerligt gnetande över marker med mycket skog och sjö mellan Falköping, Ulricehamn, Borås och Alingsås. Ofta hördes i radion på berget meddelanden till "August, August, August" att ZE (Olle Berg) låg och rotade på någon meters höjd över buskarna, i nästa att han fått stig och räddat sig, bl a med "tre meters stig över en grusgrop och stigit till 800 m söder om Ulricehamn". Det landades här och där förstas. Olle Berg syntes lågt, någon medtävlare meddelade i all vänlighet att han landat, men efter fem timmars anspänning i luften med ett fattigt K8-glidtal sa Berg till sig själv: "Nu är far bra trött", ilsknade till och brantade på, kom vid Hudene upp till 1000 m och landade 15 km från mål i Floby... Den dagen



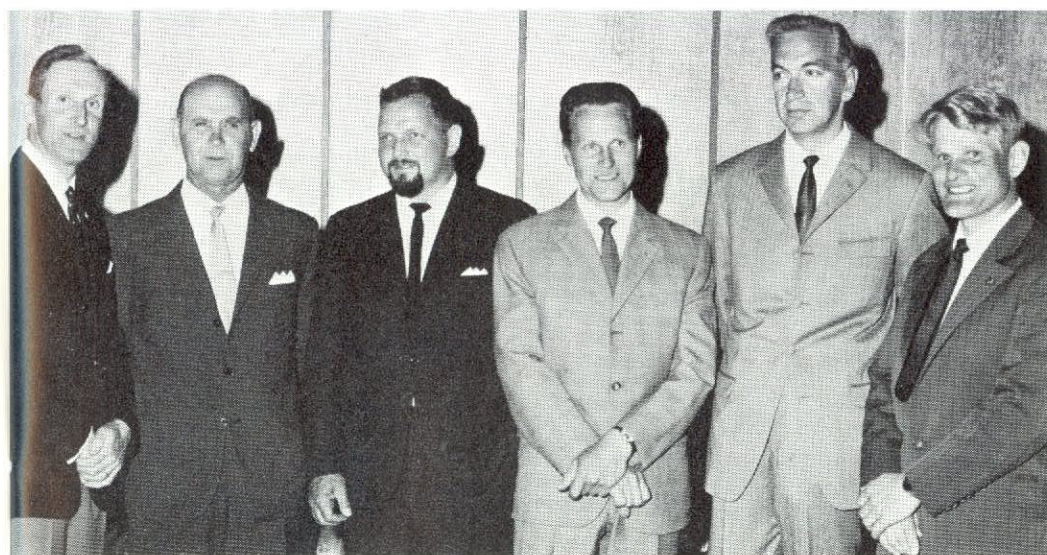
Sveriges mesta svenske mästare i segelflyg (1955, 1957, 1963, 1966) — (4-3 mot Pelle Persson) med tecknet på sin värdighet...

gjordes många hjältemodiga segelflygardater. Gert Martinsson landade endast 1 km och Leif Eriksson 5 km från mål. Vål kämpat! En visserligen gnetig, men på sätt och vis värdig avslutning. Men nog var många trötta på avslutningsfesten på Stora hotellet i Falköping...

Och så blev Irve Silesmo svensk mästare för fjärde gången, därmed gående om Per-Axel Persson. De fem som kom i mål den dagen hade minsann gjort sig förtjänta av förmånen att passera mållinjen på västhanget: i nu nämnd dagsordning Persson, Wlassics, Olsson, Fakiren Jonsson och Silesmo.

Silesmo hade haft sin sammanlagda förstaplats fyra tävlingsdagar, Olsson sin andraplats tre tävlingsdagar, Ek sin femteplats två tävlingsdagar och Möller sin trettondeplats (med Spatzen) likaledes två.

Här kommer Olle Berg och hankar sig precis in över osthänget.



... och här efter den avslutande middagen med en hel rad svenska mästare. Fr v Pelle Persson (1947, 1959, 1965), Gösta Brink (1946), Billy Nilsson (VM 1950), Lars Fredriksson (1961) och Tage Löf (1949).

Med på middagen var också ett par av Sveriges genom tiderna mest kända flygargestalter, Gösta Fraenckel (t v) och Albin Ahrenberg.



Slutresultat:

Plac Förrare		21 maj		22 maj		25 maj		26 maj		28 maj		29 maj		Summa poäng
		Dags plac	Poäng	Dags plac	Poäng	Dags plac	Poäng	Dags plac	Poäng	Dags plac	Poäng	Dags plac	Poäng	
1	2 Silesmo	3	798,36	1	1000,00	2	948,03	6	826,11	9	799,56	5	872,43	5244,4
2	6 Olsson	6	582,37	3	965,22	4	861,07	7	816,92	2	971,41	3	949,65	5146,6
3	3 Persson	4	762,13	4	852,81	1	1000,00	13	382,84	6	848,77	1	1000,00	4846,5
4	10 Berg	2	916,61	9	679,27	9	730,39	8	793,17	5	893,76	8	740,24	4753,4
5	14 Ek	1	1000,00	5	823,88	12	464,18	4	868,40	12	678,66	7	785,50	4620,6
6	5 Jonsson	13	352,02	7	812,09	11	637,61	1	1000,00	4	902,47	4	891,62	4595,8
7	1 Wlassics	11	441,56	8	798,74	13	420,08	2	944,30	1	1000,00	2	958,44	4563,1
8	8 Molander	8	483,25	5	823,88	10	673,48	5	853,79	3	950,80	9	599,11	4384,3
9	9 Martinsson	11	441,56	2	969,91	7	748,71	12	675,33	13	632,95	6	802,81	4271,2
10	12 Norman	7	561,86	14	540,21	5	818,51	3	923,75	7	842,24	11	438,91	4125,4
11	11 Nässén	8	483,25	13	561,35	6	801,93	10	734,93	8	838,17	10	454,88	3874,5
12	13 Eriksson	5	704,72	11	519,19	8	744,54	11	695,36	10	776,05	12	314,64	3854,5
13	7 Möller	14	301,44	12	605,84	3	938,14	9	763,46	11	705,08	13	246,75	3560,7
14	4 Möllvinge	10	475,73	10	651,45	—	—	—	—	—	—	—	—	1127,1

Lennart Petersén vann sjuttonde motorflyg-SM Lagsegern till Linköping

*Trettioåtta man i tjugo flygplan
— mest Piper-plan och MFI 9,
men också ett par Cessnor —
kom till maskrosig Sundbro-fältet
för att vara med
i svenska mästerskapet i motorflyg.
Här följer ett referat.*

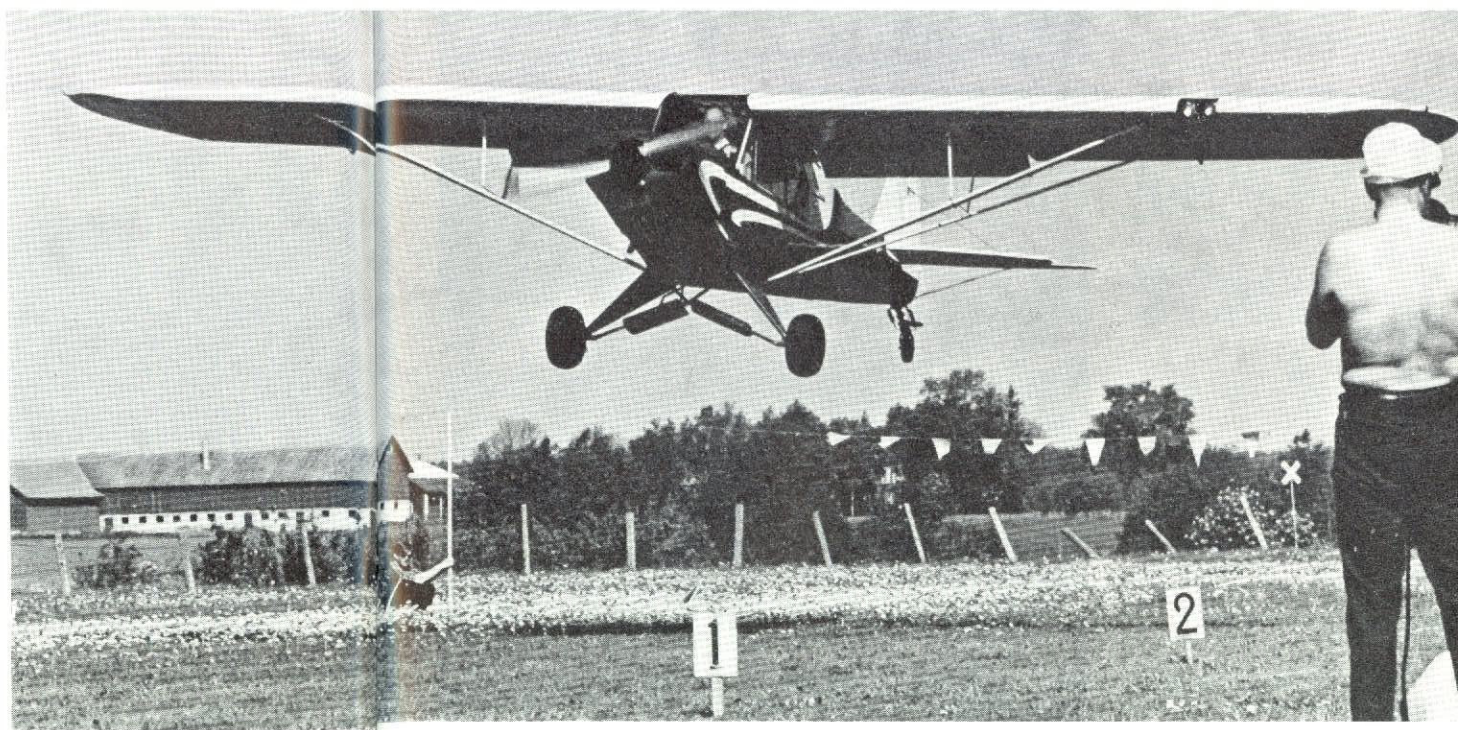
Text och foto BIRGER GRIPSTAD

Vilket toppenväder!!!

Det är trevligt att för en gångs skull få börja ett flygtävlingsreferat utan att behöva grumsa över regn och blåst och ocklusionsfronter och annat otyg. För när Uppsala Flygklubb ordnade SM i motorflyg — det sjuttonde i ordningen — på Sundbro flygplats fredag och lördag den 9 och 10 juni råd-

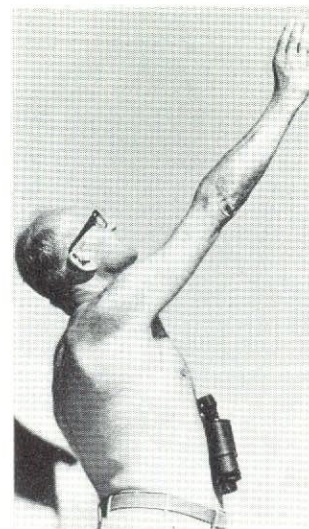
de ett helt enkelt strålande väder med solsken från en klarblå himmel, med skön sommarvärme och svag sydostlig vind. Om man försöker hitta något negativt, så var termiken lite väl kraftig och gjorde det lite extra besvärligt både vid navigeringsflygningen på fredagen och landningsproven på lördagen.

På fredagsförmiddagen besökte chefen för tredje flygeskadern, general Lennart Peyron, tävlingen. Här ses han (andre man fr h) i samtal med överste Björn Lindskog, tävlingsledaren Gösta Eriksson (i mitten) kapten Lars Åsberg och ordföranden i Uppsala FK Bertil Wikander.



Evert Hedman, Linköpings FK, motorlandar över hinder, medan trafikledaren Jan-Olof Ohlsson signalerar till nästa plan att taxa fram.

Tidtagningen vid start och mål sköttes perfekt och med bravur av Erik Hultberg, som här mättar in nosen på ett ankommande plan.



Navigeringsprovet

satte man igång med 0830 på fredagsmorgonen. Då startade Gunnar Skogquist från Gävlebygdens FK som förste man av trettioåtta på den 145 km långa banan.

Alla deltagare sade efteråt att banan var rolig men ganska svår. Den hade fyra brytpunkter och det gällde att hitta fyra dukmål och sex fotomål. Av dessa låg en duk strax i början av första benet, en på andra och två på femte. Av

Domare var bl a Ingrid Halvarsson, Ebbe Ajaxsson (i mitten) och Gunnar Hermansson.



fotomålen fanns ett på tredje, tre på fjärde och två på sista benet. Vid tredje brytpunkten, ett stråk norr om sjön Tännaren, fanns dels en hemlig tidskontroll, dels skulle man här kasta den första av de båda hylsor som man fått med sig. Den andra kastades på Sundbro före landningen. På sista sträckan fanns vidare en hemlig tidskontroll.

Piloterna delades upp i tre omgångar om 13, 13 och 12 man och det dröjde till halv femtiden på eftermiddagen innan sista man kommit i mål.

När professor Bengt-Joel Andersson och hans medhjälpare ett par timmar senare hade resultatlistan klar, visade det sig att Uppsala FKs Rolf Gånvall hade klarat uppgiften med bara 8 prickars belastning. Lennart Petersén, Linköpings FK, lag I, kom på andra plats med 11 prickar, Lars Holmström, Tekniska Högskolans FK, 12, titelförsvaren, Sven-Owe Häggquist, Chalmers FK lag I

Titelförsvaren, Sven-Owe Häggquist, Chalmers FK kom på fjärde plats i navigeringstävlingen, men missade en del i landningsproven.



Så här ser han ut, årets Svenska Mästare Lennart Petersén från Linköping. Han blev tvåa i navigeringen och vann landningstävlingen.

13 och Bertil Moberger och Evert Hedman, Linköpings FK lag II resp I 17 resp 18 prickar. I lag ledde alltså Linköpings lag I (Petersén och Hedman) starkt.

Landningsproven

som man ägnade sig åt från klockan åtta på lördagsmorgonen till framåt eftermiddagen, omfattade tre moment, vilka alla hade det gemensamt att det gällde att sätta planet så nära som möjligt en linje av du-

kar som markerade fältets begränsning på läsidan.

Landningsproven bestod av simulerad nödlandning, motorlandning över hinder samt precisionslandning utan motor. Vid nödlandningsprovet skulle gasen dras av på en bestämd höjd och sedan gällde att ta sig ner på fältet — på plussidan om duklinjen.

Vid motorlandningen — över ett två meter högt hinder som restes 50 meter för markeringslinjen — fick man använda

motorn tills hjulen första gången berörde marken.

Vid precisionslandningen gällde att motorn skulle dras av på 300 meters höjd på medvindslinjen mitt för landningsmärket och sen skulle man göra en perfekt bedömningslandning $2 \times 90^\circ$ eller $1 \times 80^\circ$. Manövrering med klaff och/eller vingglidning tilläts intill ett avstånd av 100 meter från markeringslinjen. I de båda sistnämnda momenten bedömdes stilen av en jury.

Petersén suverän ...

Man startade enligt den turordning som gårdagens resultatlista angav och först iväg var således Rolf Gånvall i Cessna 172. Tyvärr "flöt" han ut allt för mycket vid samtliga landningar och ådrog sig därmed rätt hög pricksbelastning.

Så mycket bättre gick det för näste man, Lennart Petersén, som med Super Cub kla-

rade alla landningarna fint och kom ner hyggligt nära markeringslinjen.

... men första applåden gällde Halvarsson

som flög Colten dubbel-Urban och gjorde en verkligt tjugig uppvisning i landningsteknik. Det gjorde f ö också tävlingens äldste deltagare, Claes af Ugglas (61) med sin gamla Cub. Och det medan TV filmade ... Han råkade dock göra en minuslandning och ådrog sig 100 prickar, vilket var synd, för han låg så bra som på tionde plats efter navigeringsprovet

SM i motorflyg avslutades på lördagseftermiddagen i F 16 hörsal med ett teoretiskt navigeringsprov, som enligt många tyckte var ganska besvärligt och i varje fall renderade flera deltagare maxpoäng.

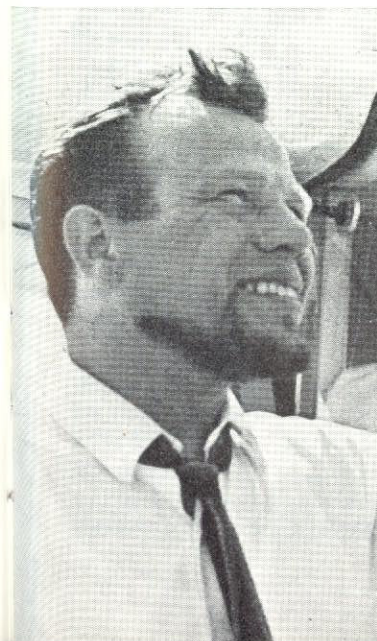
När resultaten räknades ihop visade det sig att den nye Svenske Mästaren heter Lennart Petersén, och att han och

Evert Hedman bärgat lagsegern åt Linköpings FK för åttonde året i följd. Petersén fick totalt 152,77 prickar. På andra plats kom Per Halvarsson, Sportflygklubben i Karlstad, lag I 241,90 prickar, på tredje Lars Holmström, Tekniska Högskolans FK, 244,47, på fjärde Gerhard Gunnarsson, Sportflygklubben i Karlstad 277,93, på femte Evert Hedman, Linköpings FK, lag I, 312,35 och på sjätte plats Rolf Gånvall, Uppsala FK, med 337,46 prickar

Linköpings FK tog alltså "som vanligt" lagsegern med Tekniska Högskolans FK (Lars Holmström, Lars Nystedt) på andra och Uppsala FK (Rolf Gånvall, Hans Johansson) på tredje plats.

Uppsala Flygklubb, som fick stor hjälp av F 16 bl a med förläggning av samtliga tävlingsdeltagare, kan glädjas åt ett i alla avseenden lyckat evenemang, där allting klaffade perfekt, t o m vädret.

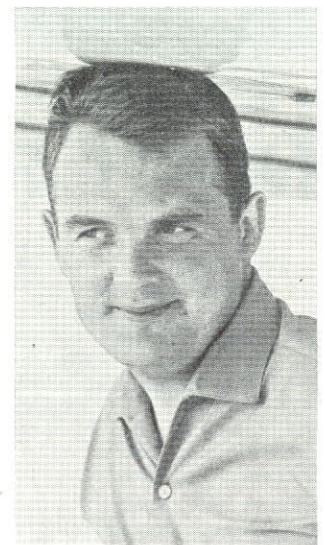
Per Halvarsson, Sportflygklubben i Karlstad, låg på trettonde plats efter första dagen men kämpade sig på lördagen upp till andra plats.



Evert Hedman, sexa vid navigeringen, blev femma totalt och bärgade tillsammans med Lennart Petersén lagsegern åt Linköping.



Rolf Gånvall, Uppsala FK vann navigeringsmomentet, men lyckades inte lika bra med landningsproven. En sjätteplacering totalt blev det.





Tävlingsledaren Gösta Eriksson med tre funktionärer, tv C-G Sundstedt, som skötte pressen, sittande Göte Wiklund, som förde protokoll, och t.h. Bo Furugård, som ledde landningsprovet.



En av dem som bedömde landningarna var Sven Sandberg, välkänd för KSAK NYTTS läsare för sina flygplantester.

Slutresultat

	Namn	Klubb, Lag	Nav	Spec	Landn	Totalt
1	Petersén, Lennart	Linköping I	11	54,92	86,85	152,77
2	Halvarsson, P-O	Karlstad I	41	99,56	101,34	241,90
3	Holmström, Lars	THF I	12	125,71	106,76	244,47
4	Gunnarsson, Gerhard	Karlstad	39	118,07	116,86	273,93
5	Hedman, K-E	Linköping I	18	86,00	208,35	312,35
6	Gånvall, Rolf	Uppsala I	8	78,33	251,13	337,46
7	Antvik, Gunnar	SAS I	21	115,41	243,58	379,99
8	Moberger, Bertil	Linköping II	17	100,55	267,65	385,20
9	Häggquist, S-O	Chalmers I	13	150,19	225,74	388,93
10	Johansson, Hans	Uppsala I	83	114,29	207,08	404,37
11	Åhblom, Björn	SAS I	21	110,53	288,31	419,84
12	Karlmark, Gunnar	Jönköping	42	245,00	168,60	455,60
13	Nystedt, Lars	THF I	26	216,28	217,90	460,18
14	Lindgren, Torgny	Uppsala I	55	230,32	202,04	487,36
15	Carlsson, Rune	Linköping II	27	214,08	272,57	513,65
16	Dahlén, Karl	Ekshärad I	212	246,82	93,46	552,28
17	af Ugglas, Claes	KSAK	36	273,81	244,25	554,06
18	Uppgren, Olle	Västerås I	60	258,30	236,35	554,65
19	Edlund, Ulf	Linköping II	190	131,00	260,27	581,27
20	Domås, Rune	Västerås I	79	210,62	300,00	589,62
21	Jettman, Lars	Västerås I	87	248,92	300,00	635,92
22	Wexell, Harry	Gävebygden II	400	120,47	194,15	668,49
23	Andersson, Arne	Ekshärad I	217	257,34	194,15	668,61
24	Nömtak, Ants	Chalmers I	400	130,13	162,56	692,69
25	Helmersson, Allan	Karlstad I	400	160,40	141,36	701,76

LAG

1 Linköpings FK I 465,12; 2 Tekn. Högsk. FK I 704,65; 3 Uppsala FK I 741,83.

24 - Juni-Juli

Nordiska Mästerskapen i segelflyg hölls i år i Norge under tiden 25/5—5/6 med Norsk Aero Klubb som värd. Tävlingsplats var Gardermoen, en kombinerad civil och militär flygplats belägen ca 50 km norr om Oslo, där vi fick dela luftrummet med såväl militär och civil jettrafik som med fallskärms hoppare. Tävlingen blev ett rent skandinaviskt mästerskap emedan varken Finland eller Island sänt några deltagare. Danmark, Norge och Sverige ställde dock upp med vardera tre piloter. Från Sverige deltog Jan Hallbäck, AK i Malmö, Göran Ax, Sture Rodling, Linköpings FK. Rodling redogör här för tävlingarna dag för dag.

Den 31 maj var tävlingsuppgiften fri distansflygning sedan brytpunkten i Koppang passerats. Göran Ax nådde därvid Duvnäs i närheten av Borlänge (40 mil).



NORSK SEGER I NM

22 maj:

Tävlingen öppnades med ett kort anförande av ordföranden i NAK och därefter fick deltagarna möjlighet till en sista finputsning av formen med 134 km lång triangelbana som träningsuppgift.

23 maj:

Vädret: Ett lågtryck med tillhörande fronter mellan Norge

och Skottland såg till att vi fick en vilodag redan innan tävlingen hunnit börja.

24 maj:

Vädret: Meteorologerna lovade 3—6/8 cumulusmoln med bas ca 1000 m och topp ca 1000 m, enstaka skurar, termik 1—3 m/s och relativt svaga sydliga vindar.

Uppgift: Hastighetsflygning

100 km tor Gardermoen—Kongsvinger—Gardermoen.

En ganska besvärlig uppgift med den relativt låga molnbasen, men Göran Ax, vältränad i molnflygning, inte minst från fjolårets SM, lyckades flyga banan på 1 tim 35 min, vilket gav honom dagsseger och 1000 poäng. På andra plats jag själv med 945 poäng. Alltså en god svensk början.

25 maj:

Vädret: 2—5/8 sc som övergår i cu med bas 1300 m, vind från sydväst 20—30 km/h.

Uppgift: Hastighetsflygning 135 km t o r Gardermoen—Haslemoen—Gardermoen.

Under dagen visar sig vädret bli betydligt bättre än vad som utlovats och alla deltagare kan passera mållinjen, några tom två gånger.

Dagens segrare blir norrmannen Birger Bulukin med hastigheten 82 km/tim och jag själv på andra plats med bara 17 sek sämre tid. Göran Ax på tredje plats. Sammanlagt: fortfarande två svenskar i topp.

26 maj:

Vädret: För dagen utlovas 3—6/8 cu som delvis övergår i cb som ger regnskurar eller i höglänt terräng snöbyar(!), bas ca 1300 m, termik 2—3 m/s, växlande svaga vindar.

Uppgift: Änjo en hastighetsflygning på t o r-bana, 210 km, Gardermoen—Rena bro—Gardermoen.

Den svåraste uppgiften hittills, men två man, Thomasen (Danmark) och Bulukin, lyckas passera mållinjen efter ca 7 timmars kämpande. Alla tre svenskarna landar i närheten av vändpunkten. Sammanlagt: Bulukin i ledningen med Thomasen på andra plats.

27 maj:

Vädret: Ett högtryck över Skottland och ett lågtryck över Polen ger nordliga till nordostliga vindar som för in fuktigare luft över sydöstra Norge. Molnigheten väntas bli 3/8 ac på ca 2500 m och 3/8 cu med bas ca 1300 m.

Uppgift: Hastighetsflygning på triangelbana, 215 km. Denna reduceras dock vid en senare briefing till 171 km, Gardermoen—Kongsvinger—Haslemoen—Gardermoen.

En nästan hopplös uppgift och ingen av deltagarna lyckas

komma i mål. Mina 107 km räcker till dagsseger och Thomasens 104 km ger honom andra plats. Sammanlagt: Thomasen i topp och jag själv på andra plats.

28 maj:

Vädret: Väderleksläget i stort sett oförändrat men torrare luft har kommit in över området. Molnigheten väntas endast bli 1—2/8 cu med bas ca 1500 m. Kraftiga nordliga vindar, 35—40 km/tim.

Uppgift: Hastighetsflygning 72 km på t o r-bana Gardermoen—Gran—Gardermoen.

En alltför kort bana för vädret blir åter mycket bättre än uppgivet. Braes är i särklass snabbast med hela 90 km/tim.

29 maj:

Vädret medger inte tävling.

31 maj

Vädret: 3/8 cu, bas ca 1500 m, nordvästlig vind 15—20 km/h.

Uppgift: Hastighetsflygning på triangelbana, 205 km, Gardermoen—Haslemoen—Skotterud—Gardermoen.

En svår uppgift med mycket växlande termikförhållanden under dagen. Trots detta lyckas sju av de nio komma i mål. Min blygsamma hastighet, 47,5 km/tim ger mig dagens 1000-poäng. Hernes på andra plats med 46 km/tim. Sammanlagt: fortfarande oförändrat i toppen.

31 maj:

Vädret: Högtrycket över England ger fortfarande nordvästliga vindar (ca 20 km/tim på 1000 m). Det utlovas 2—5 cu med bas ca 1500 m.

Uppgift: Distansflygning till en vändpunkt, Gardermoen—Koppang 152 km, därefter fri distansflygning. Distans räknas även utanför Norges gränser.

Sverige kartor står högt i kurs! Var går 500 km-gränsen?



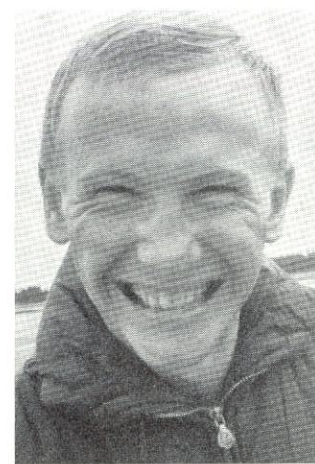
Birger Bulukin vann...



... Sture Rodling blev tvåa...



... Carsten Thomasen trea...



... och Göran Ax fyra.

Mål väljs, själv tar jag till i överkant och anger Linköping. Så är vi klara för start men starten försenas på grund av en DC-8:a-landning. Det är fö den enda gången på hela tävlingen som vi besväras av trafiken på flygplatsen. Klockan 11 får vi dock starta och alla sätter av mot vändpunkten. En cirruskärn tvingar mig att göra en sväng åt öster men kl 1345 har jag fotograferat vändpunkten och kan få hjälp av vinden under resten av flugningen. En liten våg tar mig för en liten stund upp över cumulusstussarna. Jag passerar tvärs över de väldiga Finnskogarna, men termiken är god, och jag får snart syn på Klarälven. Vid Filipstad får jag lade jag nu första platsen med Bulukin tätt i hälarna.

SLUTPROTOKOLL

Deltagare

B Bulukin	N
S Rodling	S
C Thomasen	D
G Ax	S
I Braes	D
N Sejstrup	D
T Hernes	N
E Korslund	N
J Hallbäck	S

sällskap med Bulukin, men vi har inte riktigt samma åsikt om bästa färdväg och vi skiljs åter. Jag passerar så småningom Örebro på ca 1400 m och vid Kvarntorp finner jag min sista blåsa för dagen. Så en stilla och behaglig glidflykt mot Kattrineholm men höjden räcker inte till för att nå fältet där, utan jag måste landa vid Baggetorp efter 8 timmar och 15 minuter i luften.

Dagens resultat är smått fantastiska: tre flygningar över 500 km och två över 400 km. Min distans, 547 km, blev den längsta, Braes som landat i Eskilstuna fick 537 km och Bulukin 515 km med landning i Pålshoda. Braes fick härmed sin tredje diamant och Bulukin sin första, plus ett norskt distansrekord. Sammanlagt be-

1 juni:

Vilodag.

2 juni:

Vädret: Ett regnområde över Atlanten rör sig in mot Norges västkust. Meteorologen lovar 4/8 cu med bas ca 1500 m och topp ca 3000 m med risk för att molnen breder ut sig på denna höjd. Kraftiga nordvästliga vindar, 30—40 km/tim på 1000 m.

Uppgift: Hastighetsflygning på triangelbana, 106 km, Gardermoen—Skarnes—Aurskog—Gardermoen. Bulukin tar här sin andra dagsseger med 69 km/tim. På andra plats Göran Ax med 67 km/tim.

Dagens missar svarar Braes och jag för. Braes, som rundar

andra vändpunkten efter bara 45 minuter och med nära 2000 m höjd, tvingas landa 4 km från mål efter att råkat ut för ovanligt stora och kraftiga sjunkområden. Dessa områden sätter också krokben för mig och jag har det tveklaktiga nöjet att landa endast 1 km från mållinjen. En liten tröst i bedrövelsen är dock att både Braes och jag lyckas flyga runt banan vid ett andra försök trots att vi passerar startlinjen så sent som en kvart före fem.

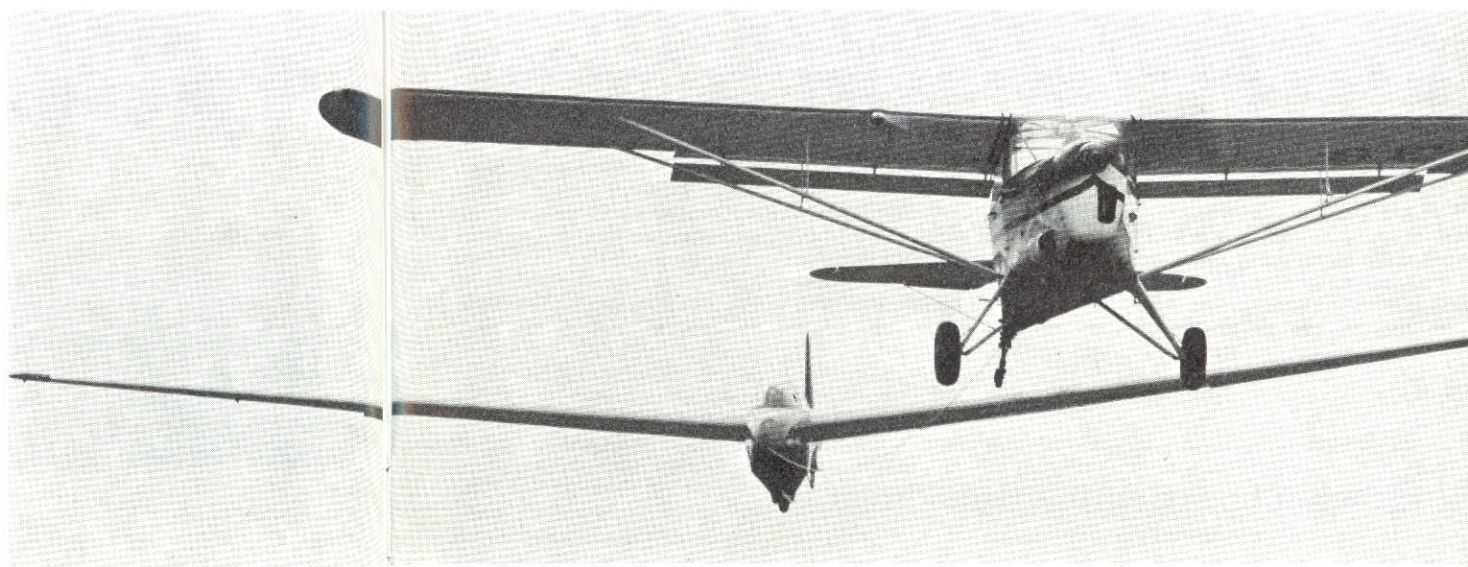
Sammanlagt går Bulukin upp på första plats med ca 130 poäng tillgodo på mig, och jag i min tur med ca 130 poäng tillgodo på trean Thomasen.

Detta blir också slutresultatet emedan varken fredagen den 3:dje eller lördagen den 4:de bjuder på flygbart väder.

24 maj		25 maj		26 maj		27 maj		28 maj		29 maj		31 maj		2 juni		Summa poäng
Poäng	Tot plac	Poäng	Tot plac	Poäng	Tot plac	Poäng	Tot plac	Poäng	Tot plac	Poäng	Tot plac	Poäng	Tot plac	Poäng	Tot plac	
837	4	1000	3	993	1	356	3	877	3	969	3	941	2	1000	1	6973
945	2	997	1	377	3	1000	2	808	2	1000	2	1000	1	721	2	6842
827	5	857	5	1000	2	955	1	752	1	923	1	463	3	931	3	6708
1000	1	915	2	377	4	517	4	799	4	967	4	762	5	970	4	6307
344	8	863	6	585	6	690	6	1000	5	951	5	981	4	661	5	6075
902	3	871	4	221	5	562	5	861	6	950	6	774	6	863	6	6004
389	6	750	7	233	7	483	7	737	7	972	7	514	7	905	7	4983
372	7	685	8	62	9	517	8	0	8	103	8	408	8	933	8	3080
122	9	796	9	348	8	0	9	68	9	111	9	554	9	816	9	2815

Segelflyglärarkurs på Ålleberg

Text och foto LARS HEDLUND



Stora bilden: Ett flygsläp som "kramats ihop" med ett 40 cm tele. Övan: Lite "snack" efter en flygning, som Dick Jönsson (längst t v) gjort med Bengt Söderholm (i mitten) som instruktör. Thomas Lenngren, Sven Blomberg och Bengt Johansson lyssnar. Nedan: Dick Jönsson och Krister Pahl släpar tillbaka Bergfalken efter en flygning.



Oj vilket kursprogram!

Repliken känns så riktig efter ett par dagar som gäst tillsammans med de blivande segelflyglärarna på Ålleberg.

Tretton segelflygare från Skellefteå till Landskrona hade utvalts av resp flygklubb såsom lämpliga att genomgå den månadslånga instruktörskursen som startade i början av juni. De sysselsattes från morgon till kväll av skolchefen Lennart Ståhlfors och de båda instruktörerna Bengt Söderholm och Karl-Göran Klevstigh.

Kursens huvuduppgift var att lära dem *instruera* kommande elever. Ett 20-tal instruktioner skulle läras utantill — en varje dag. Instruktionen genomgicks under morgonens teorilektion och "dros" sedan under flygning med instruktör. Då gällde det för eleverna att både kunna redogöra för instruktionen och hålla ordning på planet som instruktören —

i sina försök att spela elev — behandlade på diskutabelt sätt. För största möjliga realism satt eleven på lärarplats och den "riktige" instruktören i framsits. Instruktör som hade att göra med en skärpt elev fick alltså under en flygning en hel del påpekanden från baksits. Kursdeltagarna flög även med varandra och alternerade i rollerna som lärare och elev.

Allmän träningsflygning utfördes under eftermiddagarna som avkoppling. Och det behövdes. Det bjöds nämligen på skriftliga prov med jämna mellanrum. Ämnena hette: luftfartslagar, meteorologi, flygmaterielkännedom, flyglära/aerodynamik och luftnavigation. Vid kursens slut sattes betyg i flygskicklighet, lämplighet som lärare och i varje undervisningsämne.

Tretton nya segelflyglärare fick vi alltså i början av juli. Kunniga och solbrända.



Sporrhjul till Bergfalken

Det var en ljus stund under en mörk kväll i vintras: Den ivrigt segelflygande ingenjören Erik Gustavsson i Kronobergs Flygklubb satt och tänkte på hur svettigt och okomfortabelt det kan vara att med "fel arm" och svagt böjd rygg lyfta en bergfalkeakter vid transport till startplats eller hangar. Samtidigt tänkte han på en tevägn. När dessa tankar korsade varandra inleddes en kort men intensiv cellaktivitet i Gustavssons hjärna... och han förstod att han hade konstruerat det hjälphjul som nu testats praktiskt, bl a under segelflyglärarkursen på Ålleberg, där det varit åtskilliga bergfalkestarter och -hämtningar per dag.

Uppfinningen består av ett litet skottkärrshjul, som försetts med en ledad fastsättningsanordning, vilken passar på Bergfalkens sporre. Hjulet används endast vid marktransport och sparkas lätt loss före start. (Bilden)

I dessa rationaliseringens tider måste idén anses mycket välkommen. Två man kan nu utan större besvär släpa hem en Bergfalken.

Kronobergs Flygklubb har satt igång produktion för leverans till flygklubbarna. Priset stannar kring 125 kr. Leveranstiden är ca en vecka. Intresserade kan skicka beställning till Kronobergs flygklubb, Box 75, Växjö.

Den route, som vi hade lagt upp var: Stockholm — Malmö — Bryssel — Nizza — Neapel — Aten — Istanbul — Beirut — Izmir — Venedig — Frankfurt — Malmö — Stockholm. Vi avsåg att göra ett pass om dagen och hade tolv dagar till vårt förfogande.

Onsdagen den 16 mars startade vi på eftermiddagen från Tullinge för att gå till Malmö

sig omkring 2,5—3 kilometer. Det gick dock bra att hålla säker navigering, trots att det visade sig att VORen i flygplanet inte fungerade. ADFen däremot var utan anmärkning. I Brysseltrakten blev vädret emellertid så dåligt att vi ledades in med radar till landning. Det kostade oss 30 kronor extra för ljus i landningen, men det var det värt.

vilket betydde att vi skulle klara Alperna på hemvägen, bara vi inte hade för mycket bränsle ombord.

När vi landat Cote d'Azur, kom det fram en gosse med en reklamklapp på franska, där han erbjöd sig att mot en avgift på ca 35 kronor hjälpa oss tillrätta med tankning, färdplanskrivning, tull m m. Vi avböjde. Tjusningen i sådana här flygningar ligger ju bl a i att klara de stundtals ganska besvärliga formaliteterna själv.

I denna skildring kommer jag inte att uppehålla mig så mycket vid vad vi var med om på de olika platserna, utan lägger huvudvikten vid flygningarna, men jag kan inte låta bli att nämna att vi hade en härlig kväll i Monte Carlo — en kväll, som inte blev tråkigare av att vi vann 550 kronor på Casinot.

... Genua ...

Under natten utvecklades ett fruktansvärt lågtryck väster om Italien. Vinden var av bykaraktär och mycket stark. Vi oroade oss en hel del för flygplanet, som vi inte haft någon möjlighet att förankra. Vi hade parkerats på en platta, varför vi inte kunde använda våra medhavda förankringsspikar och rep. Vinden var så stark och vädret lokalt så dåligt att det inte gick att tänka på någon flygning till Neapel den dagen. Mot eftermiddagen lugnade det av så pass, att vi kunde starta och vi gjorde då ett entimmeskutt till Genua — men kytigt och besvärligt var det i den starka motvinden, när vi kämpade oss fram längs den vackra Rivierakusten.

Nästän det första man frågade efter, när vi landat, var just tullcarneten och vi tackade vår lyckliga stjärna att vi hade tagit ut den. Man talade knappast någon engelska och jag undrar just hur det skulle varit möjligt att med hjälp av ett italienskt lexikon övertyga

dessa tjänstemän om att det inte betydde något om vi hade tullcarnet eller inte, när det som det verkade, var det viktigaste papperet för dem.

... Neapel ...

Nästa dag hade vädret blivit något bättre, varför vi startade mot Neapel. Vi tog en liten sväng över Pisa och tittade på det lutande tornet, gick sedan ut över Elba och besåg vad vi åtminstone gissade var Napoleons gamla palats. Vi flög ca 20 kilometer från kusten med kännning med den. På avstånd 120 km anropade vi Rome Information. De tyckte att vi gick för nära land och ledde oss längre ut över vattnet. Samtidigt blev vädret betydligt sämre, varför det blev så gott som ren instrumentflygning, med sikt enbart snett nedåt. Martin, som vid flygningens början från Stockholm, inte var så tränad på instrumentflygning, visade här vad några timmars träning kan göra. Under den långa flygningen fram till plats över fyren på ön Ponza, som i motvinden tog ca en och en halv timme, höll han kurs och höjd millimeternoga, som en autopilot.

I höjd med Ponza blev vädret bättre och vi bestämde oss för att göra en sväng över Capri, Sorrento och även försöka hitta Pompei, vilket vi också gjorde och tog många färfotografier. Vi landade Neapel efter en synnerligen spännande och intressant flygning. Vi hade upplevt spänningen i att med vår lilla maskin timme efter timme flyga över hav utan kontakt med land. Visserligen anmälde vi våra lägen till Rome Information, men ett motorstopp där ute skulle varit synnerligen allvarligt för vårt välbefinnande. Och vad fick vi inte se under den flygningen. Namn och platser, som vi tidigare bara konfronterats med i skolböcker och slagertexter hade

helt plötsligt visat sig för oss i sin verklighet. Inte alls omöjligt att snabbt komma till — om man flyger med ett litet flygplan i egen regi

... Aten ...

Nästa etappmål på vår resa var enligt planläggningen Aten, men eftersom vi hade förlorat en dag p g a dåligt väder, beslöt vi att hoppa över Aten och under dagen försöka flyga Neapel—Istanbul. Väderlektsiktterna, som de föredrogs för oss i Neapel, var ganska gynnsamma, men inte helt klara. Vädret i Norra Grekland var tveksamt. Vi beslöt oss för att gå till Kerkira-flygplatsen på Korfu och där ta ny väderkoll för att försöka flyga rakt över berglandskapet i Norra Grekland till Istanbul. De högsta bergstopparna ligger på ca 3 000 meter. Det var härligt att komma ner på den lilla flygplatsen. Allt gick lätt och alla var hjälpsamma. Det är en erfarenhet att ta fasta på — ju mindre flygplats ju lättare och trevligare. (Carneten ville man ha.)

Vädret lovade gott och vi var snabbt klara för start. Men när vi skulle kliva i flygplanet, visade det sig att dörren hade gått i baklås. På något sätt hade nyckeln vridits om i samband med att vi öppnade flygplanet på morgonen i Neapel. Det är ju sådant, som då och då händer på bilar, men nu stod vi där således med vår godkända färdplan och vårt fulltankade flygplan, som tyvärr var låst och där vi såg hur nycklarna retsamt pryddt satt på sin plats i panelen. Goda råd var dyra, men med hjälp av flygplatsens alla tillgängliga verktyg, lyckades vi öppna den lilla rutan på vänster sida, sticka in en arm och på det sättet komma åt nycklarna.

... Istanbul ...

Vi hade blivit något sena och det skulle bli skymningsdags,

när vi efter beräknade fyra timmar skulle vara i Istanbul. Det blev en fin flygning på mellan 7 000 till 8 000 fot; sikten var bra och vi hade ett vackert berglandskap under oss. Det blev sedan mycket lättnavigerat med flera stora sjöar att hålla sig till. Just i skymningen landade vi i Istanbul. Det var precis så ljust att de inte tände banbelysningen, vilket vi tyckte var bra. Flygplanet, som landade några minuter efter oss, fick ljus. Där spårade vi 30 kronor. Eftersom det var så sent kunde vi inte få tankat, varför vi mot våra principer lämnade flygplanet otankat. Formaliteterna tog sin tid, även om det inte var så farligt. Carneten ville man ha här liksom i Italien och Grekland. Vi tog in på det fashionabla Istanbul Hilton och hade en mycket angenäm kväll.

... och Beirut

Nästa dag skulle vi flyga till resans mål — Beirut. Den etappen hade vi funderat en hel del på. För att flyga över land utan mellanlandning, skulle vi komma att gå på räckviddsmax. Vi hade först tänkt göra en mellanlandning i Adana, som ligger i södra Turkiet, alldeles vid noröstra hörnet av Medelhavet. Det fanns också alternativet att gå över Cypern, men det skulle innebära långa överhavsflygningar. Efter att ha lyssnat på meteorologen, bestämde vi oss för att gå direkt Istanbul—Beirut med Nicosia som alternativ. Sträckan skulle bli 1030 kilometer (något längre än Luleå—Göteborg). Bakgrunden till vårt beslut var att vindarna var gynnsamma samt att havsflygningen inte avskräckte oss. Vi hade gjort lika långa överhavsflygningar tidigare och vi var utrustade för det med bra flytvästar och fluorescenspulver (att sprida i vattnet vid nödlandning. Det bildar då en lysande fläck som

Stockholm - Beirut - Stockholm

Av kapten HARRY NANNESON, F 18, Tullinge

I SE-EMD, en Cherokee 140, lånad av Villättinge Flygklubb gjorde Martin Rullander från Boden och jag en flygning till Beirut i slutet av mars i år. Jag skall här berätta något om våra upplevelser. Närmaste anledningen till att denna artikel har blivit skriven är att belysa vikten av att man är försedd med tullcarnet när man flyger till Italien, Grekland och Turkiet. Det råder ju delade meningar om carnetens nödvändighet.

via Nyge, Brandholmen för batteribyte. Över Småland möttes vi emellertid av en snabb väderförsämring västerifrån. Väster om Växjö var det som en vägg och det var bara att vända. Vi ropade upp Ronneby och fick veta att man fortfarande hade bra väder där. Vi gick dit för att vara på en plats med goda betjäningsmöjligheter, främst avseende vädertjänst, inför nästa dags flygningar.

Till Bryssel ...

Det rådde en högtryckssituation över västra Europa med disigt väder, varför vi nästa dag, efter utcheckning i Malmö, fick kämpa oss fram till Bryssel i en sikt, som mestadels höll

... Nizza ...

Dagen därpå var vädret bättre och vi fick en enkel och fin flygning i medvind till Cote d'Azur-flygplatsen utanför Nizza. Distansen var närmare 1000 kilometer, men det gick på mindre än fem timmar i den härliga medvinden.

Under den etappen passade vi på att kontrollera flygplanets topphöjd, när vi gick i kanten på Alperna nere i Marseillertrakten. På hemvägen avsåg vi nämligen att gå rakt över Alperna från Venedig till Frankfurt. Upp till 6 000 fot steg flygplanet bra men sedan gick det långsamt — så långsamt, att vi ett tag trodde att topphöjden låg omkring 9 000 fot. Med ihärdighet kom vi emellertid upp till 11 000 fot,

syns på långt håll). Men framförallt litade vi på flygplanet och motorn. Flygtiden skulle bli något mer än fem timmar. Vi hade, genom praktiska prov, klarat ut att flygplanet kunde hålla sig i luften i styvt sex timmar. Skulle det visa sig att vindarna var annorlunda mot prognosens gynnsamma (vilket man ju tyvärr ofta får uppleva) så kunde vi mellanlanda och tanka upp på Nicosia. Vid passage av Cypern skulle vi ha ca en tim och tio min kvar i flygtid.

1:1 000 000 bästa kartskalan

De första timmarna flög vi över ett nästan öde och delvis snötäckt turkiskt högländ. Vädret var skurbetonat, varför vi vid ett par tillfällen tvingades gå runt några kraftiga regnskurar. Jag navigerade hela resan på USAF miljondel, men på denna etapp hade jag även god användning för en karta som heter "USAF jet navigation chart" i skala 1:2 000 000. För att parentetiskt nämna något om kartor på sådana här långflygningar, så vill jag säga som min uppfattning, att den nämnda miljondelen är idealisk med sitt flygtryck. Den finns att köpa genom KSAK. Går man ner i mindre skalor blir det lätt för många kartor, som kan vara besvärliga att handha och hålla reda på och man fyller snart hela baksätet med kartor.

Vår ADF var oss ett gott stöd utöver kartorna. Timmarna gick och vi hade det härligt trivsamt ombord. Flygningen och navigeringen höll oss så där lagom sysselsatta — vi hade tagit med oss goda smörgåsar och några öl, som vi inmundigade — vi tittade på landskapet — diskuterade områdets problem, Turkiet, Cypern m m. Motorn spann fint och vi loggade något över 200 km/tim. Vi helt enkelt stortriv-

des. Vi passerade över fyren Silifke vid medelhavskusten och kunde redan då på kvarvarande bränslemängd bedöma att vi skulle komma till Beirut med betryggande marginal. När vi passerade över den nordöstra delen av Cypern, anropade vi Nicosia — fick svar direkt — gav vårt läge och vår destination och påbörjade det relativt långa överhavsskuttet till Beirut. På avstånd 200 kilometer fick jag in Beiruts fyr och sedan var det bara för Martin att med lite vänster upphållning för vinden styra rakt på.

Pappersexercis

Våren 1964 landade jag i Beirut tillsammans med Sven Lindstrand från Umeå då vi med en Cessna 175 flög till Indien och formaliteterna var lika besvärliga nu som då, men det är ju aldrig värre än att man, alla papper till trots, förr eller senare kommer igenom. I Beirut stannade vi en extra dag och kämpade med dessa taxi-chaufförer och andra likasinnade, som, efter vad det verkade, har till första och viktigaste uppgift att försöka lura alla i deras ögon dumma turister.

Den första kvällen tittade vi på Beirut by night — nog så intressant — och den andra kvällen for vi ut till Casino du Liban, som ligger några mil norr om staden. Vi blev oerhört imponerade av det stället. En fantastisk cabaret i klassisk, lätt fransk stil, underbart vackra salar, ett stort casino med cosmopolitisk atmosfär. Utan tvekan det bästa man upplevt i den vägen. Absolut någonting att besöka om man är i det hörnet av världen. I Beirut passade vi naturligtvis också på att köpa en hel del orientaliska souvenirer. Framförallt blev våra fruar mycket glada över helsidentygerna från Damas-kus. Äkta mattor var också billiga.

Hemåt igen via Turkiet...

För att denna artikel inte skall bli alltför lång, vill jag behandla vår hemresa mera summariskt. På torsdagsmorgonen var vi klara att påbörja den — vi skulle vara i Stockholm på söndagskvällen — helst! Vi flög 800 kilometer till Izmir i västra Turkiet med brytpunkt över Nicosia och Rhodos. Vi var nyfikna på Izmir och vi blev heller inte besvikna. Österländsk atmosfär, trånga, kryllande basargator och vackra souvenirer, gjorde bla att det blev ett mycket minnesrikt besök.

Under fredagen den 25 mars avsåg vi att om möjligt ta oss till Venedig. Vädret var emellertid ganska dåligt och vi kunde bara skriva färdplan till Aten, även om det var ett alldeles för kort pass. Ca 50 kilometer från Aten ropade jag emellertid upp dem och bad att få väder till Kerkira. Det hade blivit bättre, varför vi anhöll och fick tillstånd att gå direkt till Kerkira utan mellanlandning i Aten. Skall man flyga långt, gäller det att göra så få mellanlandningar som möjligt. Det är på marken man förlorar tid.

... Rimini ...

I Kerkira lovade meteorologen fint väder och god medvind till Venedig, varför vi skyndade oss iväg. Tyvärr stämde inte den fördelaktiga prognosen. Vi fick i stället stark motvind och mycket kytigt väder och hade att timme efter timme kämpa oss nordväst ut längs Italiens ostkust. Den loggade farten var bara 150 km/tim och det stod klart för oss att det inte skulle vara möjligt att komma till Venedig. Vi gjorde ett över-slag och bestämde oss för att landa Rimini. (Namnet lät hyggligt.) På lämpligt avstånd

anropade vi och bad att få landa, men det gick nu inte, eftersom det var en militär bas, vilket jag visste, men det hade sagts mig att den skulle vara öppen för civil trafik. Man hänvisade oss till ett mindre flygfält, som heter Forli, ca 30 km NV Rimini. Där landade vi i sen skymning efter att ha flugit fem och en halv timme. Den sammanlagda flygtiden den dagen var över nio timmar. Vi sov gott den natten.

... Bologna, Milano och över Alperna ...

Under lördagen fick vi börja med ett kortare lyft till Bologna för att tanka. Det visade sig att man på flygplatsen i Bologna inte kunde ge oss en utförlig prognos för flygningen över Alperna till Frankfurt, varför vi gick till Milano, där vi checkade ut oss från Italien och fick veta att det var möjligt att flyga VFR över Alperna, om vi kom iväg snabbt. Det var dåligt väder på gång västerifrån. Vi kom också iväg utan dröjsmål. Vi behövde inte tanka. Det gällde ju att vara "lätt" över Alperna och vi skulle ändå ha goda marginaler för flygningen till Frankfurt. Det är naturligtvis lite spännande att krossa Alperna i ett litet flygplan, men inte speciellt svårt om bara sikten är hygglig. Det gäller ju bara att stiga och stiga och stiga och vi visste ju att vi skulle klara att komma upp till den erforderliga höjden.

Vindarna hade börjat bli gynnsamma och vi loggade 230 km/tim. Det började vakna ett hopp om att vi skulle kunna ta oss till Malmö under dagen, trots våra besvärligheter dagen förut och under morgonen.

... Frankfurt ...

Man närmar sig alltid de största flygplatserna med en viss

respekt. Frankfurt är ju en av Europas största med synnerligen intensiv trafik. Vi fick emellertid klara besked och kom lätt in till vår parkeringsplats. På de riktigt stora flygplatserna kan ju ofta markkörningen vara det som är knepigast.

Klockan var tre på eftermiddagen och vi skulle med näp-pe klara dagsljuslandning i Malmö, varför man var lite tveksam om vi skulle få gå dit. Vi förklarade emellertid att det i Sverige är tillåtet att flyga VFR under mörker och man släppte iväg oss med Hamburg som alternativ om medvinden inte skulle stå sig. Det gjorde den emellertid och vi blåstes norrut med en loggad fart av 240 km/tim. Sikten blev emellertid sämre och sämre eftersom det kom ett uppdrag västerifrån.

... till Malmö

Vi klarade Frankfurt—Malmö på 3 tim och 10 min och landade strax före skymningen på Bulltofta. Att vi sedan inte fortsatte och flög mörker till Stockholm fick vi bittert ångra nästa dag, eftersom fronten kom in under natten och det visade sig vara en otäck vinterfront med snö, regn och sikt under en kilometer och molnhöjd på ca 90 meter. Att flyga VFR var inte att tänka på, så det var bara att ta SAS hem till Stockholm på söndagen och hämta SE-EMD några dagar senare.

Som erfarenhet vill jag således nämna att tullnätet är nödvändig vid flygning i Italien, Grekland och Turkiet. I Beirut behövdes den inte. För denna flygning fick vi dessutom införskaffa överflygnings-tillstånd för Turkiet och Libanon samt visa för Libanon.

Även om vi besökte många vackra och spännande platser, så var vi efter resan överens om att det roligaste och mest

stimulerande var just själva flygningarna. Det är fascinerande att flyga med marksikt på dessa låga höjder. Man ser så mycket. Det är också så trivsamt i flygplanet. Vi var ju två flygare vilket idealiskt. När det blir svårt och pressat i dåligt väder behövs det och under normala flygningar kan man lösa av varandra och har båda lagom mycket att pyssla med. Det skall hållas kurs, läsas karta, pejlas och hållas radioförbindelse. Cherokee 140 var ett angenämt flygplan. Det var låg ljudnivå i kabinen, så vi kunde prata med varandra i normal samtalston. Räckvidden är ju också utmärkt. Man behöver kunna flyga 1 000 kilometer för att ha valmöjligheter. Enda anmärkningen, som vi hade mot flygplanet var att det var rätt instabilt i höjdlid, vilket gjorde att vi fick trimma en del del.

*

Som väl framgår av artikeln, var vi mycket nöjda med vår flygning och vi tror inte att det kan finnas något annat sätt att färdas på som i så hög grad kan skänka den tjuuning, den spänning och den frihet, som det innebär att flyga på det här sättet med ett litet sportflygplan. Någon kanske tycker att man skulle stannat längre på varje plats, när man nu kommit till så avlägsna och sevärda trakter. Det kan naturligtvis ligga något i det, men det är så, att när man vaknar på morgonen och vet, att det ute på flygplatsen står ett fulltankat flygplan, som är klart att på några timmar, inom vida gränser, flytta mig till nya och spännande platser, under det man sitter som på första parkett och från luften studerar främmande länder — ja, då bleknar den plats man redan sett och man far vidare mot nya upplevelser. Det är härligt att flyga!

SUCCE FÖR NYGES FLY IN

I det mest underbara högsommarväder träffade representanter för det skandinaviska allmänflyget samman i Nyköping under veckoändan 11—12 juni. Det skedde i samband med den "Fly In", som Nyge-Aero anordnat ute på Brandholmen. Icke minst tack vare de utomordentliga yttre auspicierna kunde arrangörerna notera en rekordartad tillströmning av en och tvåmotoriga flygplan under de två dagarna och man fick åtskilliga bevis för den optimism och framåtanda som råder inom vårt allmänflyg.

Redan tidigt på lördagsmorgonen började besökarna att surra in mot Nyge-fältet, som dagarna till ära icke blott bjöd på en perfekt trafikledning från det nyuppförda trafikledartornet utan också välkomnade alla med färggrann flaggskrud. Väl inne på parkeringen togs gästerna emot av söta indianskor, som i sina skrudar anländerade på en rad indianstammar såsom Aztec, Apache, Comanche, Cherokee m fl. Alltsammans även namn på Pipers flygplan.

Programmet i stort utgjordes

först och främst av en exposé av Pipers hela försäljningslinje — från berömda Super Cub'en upp till två-motoriga Aztec C. En alldeles extra attraktion utgjorde en Comanche 400, för övrigt det första exemplaret i Skandinavien. Den demonstrerades på ett lika hisnande som elegant sätt av Pipers Europachef, Ian Forbes, som enkom för Fly In-dagarna flugit upp Comanchen från Genève. Mr Forbes har ett synnerligen meriterat förflutet som pilot och det gick ett sus av beundran genom den flertu-

senhövdade åskådarskaran, när han gjorde sina "lägsniff" i goda 450 km fart.

Uppskattat inslag utgjorde även den exposé och uppvisning, som den till Brandholmen förlagda artilleriflygskolan presenterade. Instruktiivt, konstfärdigt och precisionsmässigt. EAA (Experimental Aircraft Association) — den ideella föreningen som främst vill främja allmänflyg samt konstruktion och tillverkning av flygplan — hade förlagt sitt årsmöte till Fly In och kunde visa upp en hel del rariteter på småflygets område.

Söndagen upptog en rad prisutdelningar. Bl a hade man förlagt en extra prisutdelning för de tre främsta pristagarna från SM i motorflyg, som av disponent Göte Johansson fick motta priser för sina insatser. Bejublat inslag, som övervars av bl a KSAKs generalsekretärare överste Björn Lindskog. Att samtliga tre pristagare hade erövrat sina placeringar på olika typer av Piper-flygplan får väl noteras som ett skickligt regidrag. Priser utdelades även till särskilt förtjänta bland de flygande besökarna, vilket framgår av prislstan.

Fly In-organisationen hade ett värdefullt stöd i sina arrangemang genom Nyköpings Flygklubb, som därigenom kunde notera sig för ett välkommet bidrag till sin verksamhet.

Den nya trafikledningsapparaten sattes på hårda prov under de två dagarna, men klarade allt med glans. Man räknade med att inemot 100-ralet gästande flygplan togs emot vardera dagen och tillsammans med den bilburna allmänheten torde under de båda dagarna sammanlagt bortemot 4000 personer ha fått sig ett gott smakprov på vad allmänflyget av idag har att bjuda på.

TÄVLINGSRESULTAT

Äldsta pilot:

Holger Duell, Göteborg, f. 30/3 1907, Rally SE-CML.

Yngsta pilot:

Rune Lind, Vimmerby, f. 9/6 1947, Cherokee 180 SE-ECT.

Äldsta flygplan:

1943, SE-ATP Piper Cub.
Förare: Gert Martinsson, Gnesta.

Längsta flygsträcka:

1.248 km Bruxelles—Nyköping, A R Mossberg, SE-EOW
Cherokee PA 28-235.

Det var en imponerande flygplanpark på Nygefältet under de två Fly In-dagarna.



Ovan: Disponent Göte Johansson, chef för Nygekoncernen, (t v) i samspråk med Ian Forbes, europachef för det Braathen-ägda taxiflygbolaget Busy Bee Air Service, Hans Gröterud. Nedan: Pipers europachef Ian Forbes framför sin Comanche 400 omgiven av söta indianskor.



NYA TRAFIKREGLER FÖR LUFTFART

Den 25 augusti kommer nya trafikregler för luftfart att träda i kraft. Förändringarna härstammar från de rekommendationer som gjordes vid ICAOs RAC/OPS-möte 1963 (se KSAK-Nytt nr 5/1963). Att det denna gång tagit ovanligt lång tid, över tre år, mellan mötet och rekommendationernas ikraftträdande beror på att en av reformerna, övergången från "kvadrantregeln" till "halvcirkelregeln" innebär en genomgripande förändring för större delen av världen.

Det största antalet av paragraferna i trafikreglerna är oförändrade eller endast "moderniserade", men det kommer ändå säkerligen att bli svårt att känna igen sig i den viktiga boken med de blå pärmar. En stor del av paragraferna, som nu står under kapitel 5, Instrumentflygbestämmelser (IFR), kommer i den nya upplagan att återfinnas under kapitel 3. Anledningen är att man velat förbereda trafikreglerna för möjligheten att tillämpa kontrollerad VFR-flygning i vissa delar av kontrollerat luft- rum.

Först som sist bör nämnas att någon som helst ändring av befälhavarens ansvar, vare sig det gäller VFR- eller IFR-flygning, icke kommer att genomföras. Det bör också påpekas att alla certifikatinnehavare är skyldiga att kunna alla nya bestämmelser som fordras för certifikatet i fråga. De nya trafikreglerna beräknas finnas till försäljning i slutet av juli. Härnadan kommer de viktiga förändringarna för VFR-flygning att nämnas.

VFR-bestämmelserna

kommer att döpas om till *VFR-reglerna*. Motsvarande gäller givetvis också för IFR.

Den första förändringen är att reglerna för marschhöjder i kapitel 5, IFR-regler, flyttas till kapitel 3, Allmänna regler.

En nyhet

är att de för svenska militära flygplatser fastställda trafikvarvshöjderna införes i kapitel 3. Såvida inte annorlunda föreskrives, skall trafikvarv utföras i vänstervarv och på följande höjder över flygplatsens nivå:

- a) jettflygplan 1.300 ft (400 m);
- b) flermotoriga propellerflygplan 800 ft (250 m);
- c) övriga propellerflygplan 500 ft (150 m).

Färdplaner

Även när det gäller färdplaner kommer de nuvarande bestämmelserna under IFR-flygning att överföras till den allmänna delen. Dessutom träder vissa tillägg i kraft. Det klarläggs i en anmärkning att "begreppet färdplan används för

att beteckna såväl fullständiga uppgifter rörande alla i färdplansbeskrivningen upptagna punkter och omfattande hela flygvägen som skall tillryggeläggas, som den begränsade mängd uppgifter vilka erfordras, då avsikten är att inhämta färdtillstånd för en mindre del av en flygning, exempelvis korsning av luftled eller start från eller landning på en kontrollerad flygplats".

Bestämmelserna för ändring och avslutande av färdplan kommer att ändras och utökas. Sålunda skall väsentliga ändringar av färdplan som ingivits även för okontrollerad VFR-flygning snarast möjligt meddelas till vederbörande flygtrafikledningsorgan. Som väsentliga ändringar räknas bl a ändringar i aktionstid och antal ombordvarande.

Den nuvarande paragrafen "Meddelande om landning" kommer att kallas "Avslutande av färdplan" för att överensstämma med ovannämnda möjlighet att inlämna färdplan för endast viss del av en flygning. En ny bestämmelse är att om färdplanen ingivits endast "för en annan del av flygningen än den som återstår till avsedd landningsplats, skall färdplanen avslutas genom rapport till vederbörande flygtrafikledningsorgan, då så begärts av sådant organ."

Signaler

Paragrafen 3.4, Signaler, är i princip oförändrad men bilaga A, innehållande signalerna blir en hel del förenklad. Efter ett förslag från KSAK, som via FAI framfördes till ICAO, har tre nödsignaler, tre ilsignaler och samtliga varningssignaler strukits, till båtad för alla certifikatinnehavare som slip-

TRÄDER I KRAFT DEN 25 AUGUSTI

per lära sig en massa signaler som aldrig användes.

En ny ljussignal tillkommer. En serie vita blinkar till luftfartyg i luften kommer tatt betyda: LANDA PÅ DENNA FLYGPLATS OCH KÖR IN TILL STATIONSPLATTAN. Övriga ljussignaler förblir oförändrade.

En ny marksignal, ett dubbelt vitt kors utlagt på signalplats, kommer att innebära att segelflygning pågår. En vit kvadrat med ett rött H eller en röd kvadrat med ett gult H anger landningsplats för helikopter. Dessutom tillkommer som extra, svenska signaler (dvs inte internationella) de stråkmärken (landnings-T med ena tvärarmen invikt) som redan sedan länge använts inom flygvapnet.

300 meter högre

De mest betydelsefulla ändringarna kommer i kapitel 4 — Visuellt-flygregler. Värdena för flygsikt och avstånd till moln kommer inte att förändras men de "lägre värdena" utanför kontrollerat lufttrum dvs flygsikt 1,5 km och "Klart från moln och med sikt till marken eller vattnet" får tillämpas "på flyghöjder på eller under den högsta av följande: 3000 ft (900 m) över havets medelnivå eller 1000 ft (300 m) över underliggande markyta". Detta betyder att man över låglänt terräng vid molnhöjder mellan 600—900 m kan flyga 300 m högre än tidigare, med ty åtföljande ökade möjligheter att klara en nödlandning vid motorstopp. Det bör dock observeras att en förare, som bedömer sikten vara minst 1,5 km och flyger VFR, kan möta ett annat flygplan på samma höjd, vars förare anser sikten

vara sämre och följaktligen flyger IFR på lägst 1000 ft (300 m) över terrängen.

En annan ändring, som innebär en realistisk skärpning av bestämmelserna, är att man vid VFR-flygning under mörker utanför kontrollerat lufttrum skall, oavsett flyghöjd (dvs även på eller under 3000 ft (900 m) över havet osv, all-

Alla certifikat-

innehavare måste

kunna de nya

reglerna när de

börjar tillämpas

den 25 augusti!

Halvcirkelregeln

Den sista och viktiga förändringen i de nya trafikreglerna är övergången från "kvadrantregeln" till "halvcirkelregeln". Den innebär i princip att flygplan som flyger IFR skall, med höjdmätaren inställd på 1013,2 mb, flyga på udda tusental fot (FL 10, 30, 50, 70 etc) om den magnetiska kursvinkeln är 000° —179° och jämna tusental fot (FL 20, 40, 60, 80 etc) om den magnetiska kursvinkeln är 180° —359°. Genom att VFR-flygplan på höjder överstigande 3000 ft (900 m) över marken eller vattnet skall flyga med samma höjdmätarinställning på i princip udda tusental + 500 ft (FL 15, 35, 55, 75 etc) respektive jämna tusental + 500 ft, (FL 25, 45, 65, 85 etc), får man, förutom minst 1000 ft höjdskillnad mellan VFR-flygplan på mötande kurser, även en skillnad på minst 500 ft mellan IFR- och VFR-flygplan. Eftersom IFR-flygplan i vissa fall kan flyga på "Standard Setting" (1013,2 mb) även på höjder lägre än 3000 ft (900 m) och VFR-flygplan i planflykt på samma höjder flyger på QNH, försvinner under sådana förhållanden denna höjdskillnad.

Det är som synes mycket viktiga förändringar som kommer att genomföras den 25 augusti och eftersom alla certifikatinnehavare, MÅSTE LÄRA SIG DE NYA TRAFIKREGLERNA, föreslås att motorflygcheferna i klubbarna samlar alla flygande klubbmedlemmar till en eller flera "gnuggningar", så att ingen kommer i luften efter "Bartolomeinatten" utan att kunna nya BCL-T på sina fem fingrar.

Obl



Nytt från FFK

Från FFK-övningen på Ope-fältet: Fr v: Kårchefen Gösta Eriksson, civilförsvarsdirektör Lars Edmén, landshövding Tottie och Fjernhjälpschefen Nils Bakken.



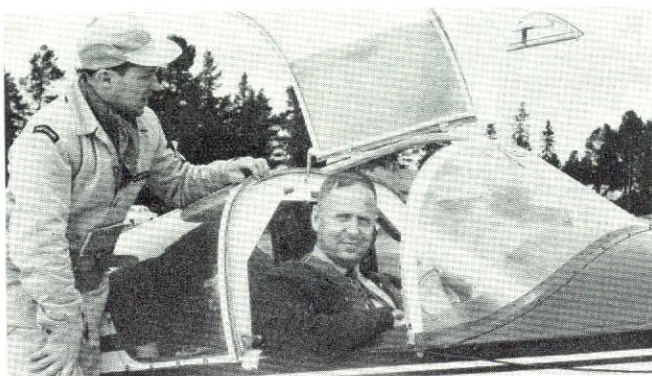
FIN FFK-ÖVNING I JÄMTLAND

Lördagen och söndagen den 4 och 5 juni var FFKs flygrupper i farten i många län. Sålunda övade man i Hallands, Älvsborgs, Södermanlands, Gävleborgs och Jämtlands län. Kårchefen följde övningarna i Jämtlands län där operationsbasen förlagts till Ope. Flygruppens medlemmar hade fått inkallelseorder till folkskolan i Ope med inställelse kl 1700 den 3 juni. I en av skolans salar hade den personliga utrustningen dukats upp och gruppchefen, Holger Brink, skötte inmonstringen av sin personal. Tjugo civilklädda män från länet trädde in i skolsalen kl 1700 och kom ut en halvtimme senare iklädda civilförsvarets ljusblå uniformer med KSAKs klubbmärke påsytt på vänstra ärmen. Efter inmonstring och utrustning transporterades fö-

rarna till flygfältet där basen iordningställdes för de följande dagarnas operationer.

Lördagen och söndagen ägnades åt övningar tillsammans med civilförsvarets personal.

Länsflygchefen lämnade per telefon de olika uppdragen till gruppchefen, som i sin tur fördelade dem till flygförarna. Landshövdingen och landsekreteraren följde med stort intres-



se under en timme på söndagen gruppens verksamhet. Ett flertal personer kom till Ope i studiesyfte. Från Norge följde Fjernhjälpschefen Nils Bakken med stort intresse hela övningen, från Uppsala län kom civilförsvarsdirektör Minell, förste civilförsvarsingenjör Stenström och länsflygchefen Sundstedt och från Västernorrlands län Carl Hållstedt.

I övningsprogrammet hade lagts in ett besök på F4, som just de dagarna firade sitt 40-årsjubileum med bl a flyguppvisning. I denna fick flygrupperna delta både lördag och söndag och flygförarna fick då visa sina färdigheter att landa både med och utan motor på begränsat område. FFK 2 fick på detta sätt göra sig känd för länets befolkning och flygrupperna fick härigenom en extra festlig start på sin verksamhet.

Länsflygchefen Karl Hörnell, civilförsvarsdirektör Lars Edmén och civilförsvarsinspektör Fred Enquist hade gått in för denna övning med verklig omsorg och resultatet blev även det bästa tänkbara.



Bilden ovan: En besättning redo för uppdrag. Bilden ovan tv: Hugo Eriksson biträder en besättning före starten.

Tv: Övningsledningen och flygrupp 2 poserar.

Samverkansövning FFK – Civilförsvaret i Jönköpings län

Veckandan den 21 och 22 maj blev debutdagarna för FFK i Jönköpings län. Det blev samtidigt ett par av de mera intensiva dagarna i nya Jönköpings flygplats historia med en livaktighet såväl på marken som i luften, som man tyvärr sällan får se i Jönköping.

Övningarna, som hade planlagts av civilförsvarsinspektör Harry Sandberg och länsflygchefen C G Rydelius, omspände nästan 60 flygpass på ca 45 min vardera och genomfördes i stort sett planenligt med 6 flygplan och 15 man ur flygrupperna. Från civilförsvarets sida deltog personal från Jönköpings och Eksjö civilförsvarsområden.

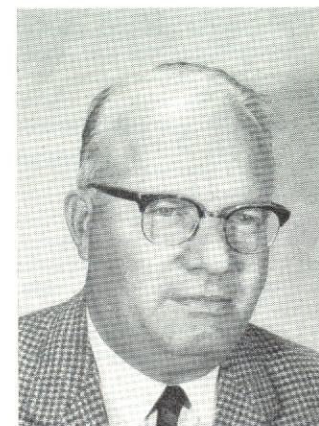
Vädret var under lördagen inte det allra bästa, regnskurar och en hård, byig vind med vindstyrkor på upp till 40 knop i byarna. Genom att vinden kom från sidan på samtliga banor sattes förarnas landningsskicklighet på prov. På söndagen var vädret fint varför man klarade inte bara den dagens program utan lyckades även ta igen de pass som måst utgå dagen före.

De övningar som utfördes var radiakspaning, rekognoscering av skadegörelse efter bombanfall mot städer och vägar, samt trafikledning (simulerad). Dessutom genomfördes ett antal orienteringsflygningar med personalen. Suf 21:an hade monterats i de flygplan som hade vingstöttor, dvs det var endast ett som saknade denna anordning ombord. Sedan såväl apparater, som antenner

och personal trimmats in tycktes apparaterna fungera.

Då övningarna avslutades på söndagseftermiddagen förklarade sig civilförsvarsdirektör Gunnar Norström vara mycket nöjd med de resultat som uppnått. Han hade också själv deltagit i ett flertal flygningar för att personligen bilda sig en uppfattning om användbarheten av kåren.

NY LÄNSFLYGCHEF



Till länsflygchef i Stockholms stad och län har fr o m - april 1966 förordnats civilingenjör Gunnar Karlbom.

Omarbetning av BCL U

En allmän översyn pågår för närvarande av luftfartsstyrelsens utbildningsbestämmelser (BCL U). Motsvarande omarbetade bestämmelser samt nya bestämmelser inom detta område kommer att successivt utfärdas under benämningen certifikatbestämmelser (BCL C).

I likhet med BCL D-serien kommer BCL C-serien att förse med innehållsförteckning utvisande seriens avsedda omfattning och vilka BCL som finnes utgivna. Härutöver kommer att angivas vilka BCL i U-serien, som fortfarande är gällande och deras planerade motsvarighet i den nya C-serien.

De första i denna serie ingående BCL enligt nedan komma att utfärdas i mitten av juni och träda i kraft fr o m den 1 juli 1966, nämligen:

BCL C 1-1 Allmänna bestämmelser. Upphäver BCL U 1.1
BCL C 2-2 Privatflygarecertifikat gällande för flygplan. Upphäver BCL U 1.2

BCL C 5-3 Flygning under mörker — privatflygare. Upphäver SB 128

BCL C 7-1 Luftfartsskolor. Allmänna bestämmelser. Upphäver BCL U 2.1

BCL C 7-3 Luftfartsskolor. Utbildning av privatflygare. Upphäver BCL U 2.2 samt SB 122-127.

I ovannämnda BCL återfinnes de mest genomgripande nyheterna i BCL 2.2.

Bla har i fordringarna för erhållande av privatflygarecertifikat införts krav på att sökande skall inneha radiotelefonistcertifikat utfärdat av teststyrelsen.

Vid förnyelse av privatfly-

garecertifikat skall sökande — utöver nu gällande flygtidskrav — även avlägga flygprov inför kontrollant eller flyglärare, intill dess en total flygtid av 150 timmar uppnåtts.

För utökning av privatflygarecertifikat att gälla annan klass av flygplan eller högre viktområde skall sökande efter utbildning avlägga flygprov inför av luftfartsstyrelsen förordnad kontrollant.

Vissa begränsningar har också införts avseende privatflygarens befogenheter. Sålunda föreskrives, att förare med mindre än 150 timmars flygtid må utföra flygning utanför en flygplats närmaste omgivning, endast därest flygsikten är minst 8 km och flygningen utföres med marksikt.

För medförande av passagerare föreskrives vidare, att föraren under de senaste tre månaderna skall ha utfört minst fem flygningar med ifrågavarande flygplantyp.

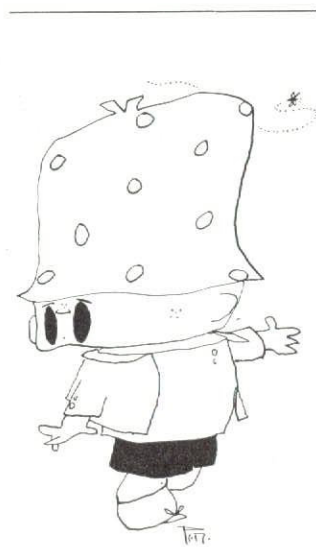
Ovannämnda krav kommer att gälla fr o m datum för BCL ikraftträdande. Luftfartsstyrelsen kommer dock att under en övergångsperiod fram till den 1 januari 1967 medgiva sökande av privatflygarecertifikat dispens från kravet på innehav av radiotelefonistcertifikat.

I BCL C 1.1 återfinnas bl a bestämmelser angående längsta giltighetstid för olika certifikat och behörighetsbevis. För trafikflygarecertifikat av 3. klass (B-certifikat) samt instrumentflygningsbevis kommer giltighetstiden fr o m den 1 juli 1966 att höjas från nuvarande sex månader till tolv månader.

(Informationscirkulär 34/66)

En kommentar

KSAK vill, med anledning av de i informationscirkuläret publicerade nyheterna angående skärpta krav på privatflygare, upplysa sina medlemmar att dessa krav införts utan att KSAK fått tillfälle att yttra sig häröver. KSAK anser att vissa nya krav är berättigade med hänsyn till vad som förekommit i haverisammanhang, några däremot kunna diskuteras beträffande utformningen av texten. Sålunda frågar sig säkerligen många vad som avses med en flygplats närmaste omgivning — skall man hålla sig i trafikvarvet med fältet inom synhåll eller på ett visst avstånd från fältet? Uttrycket "närmaste omgivning" kan tolkas på många olika sätt. Bestämmelsen för medförande av passagerare gäller samtliga privatflygare oavsett flygtidsinnehav. Detta anser KSAK vara alltför restriktivt och bestämmelsen kunde utformats på ett något generösare sätt.



Det värsta med sommaren är gräsmattan...



Turbo-Beaver lättar och stiger häpnadsväckande snabbt.

Harald Millgård gör en

PROVTUR MED TURBO-BEAVER

Testpiloten Georg Neal bromsade hjulen och så kändes en darrning som hos en startlängande häst. Han släppte bromsarna och Turbo-Beavern drog iväg så det tryckte i ryggen — en skön känsla. Efter 80 meter

lyfte planet med sex personer ombord och gjorde en svindlande brant stigning.

Vi kom så småningom in 600 m över och bredvid startplatsen i medvind. En normal 180-graders sväng och så mixtrade

mr Neal med propelleromställningen. Vi sjönk så effektivt att planet satte sig omedelbart framför startpunkten. Föraren reverserade propellerbladen och rullsträckan blev endast 100—110 m.

För den som sysslat länge med flygning framstår det självklart att flygapparater som passar Canada passar Sverige lika bra, särskilt våra västra och norra delar. Som bekant kan Turbo-Beaver flygas på hjul, skidor och flottörer, tar pilot plus åtta passagerare eller 870 kg frakt, har en marschfart på 260 och landningsfart på 96 km/t. Den normala startsträckan över ett 15 m hinder är 314 m och d:o landningssträcka 265 m. Den här gången — när Aero Materiel AB, demonstrerade nyheten — hjälpte den starka vinden till att ytterligare sänka siffrorna för start och landning.

Motorn är en friturbin som trots sin låga vikt, 123 kg, utvecklar inte mindre än 578 hk. Den dricker vilket jetbränsle som helst och skulle man landa på någon avsides liggande plätt där det endast finns eldningsolja att tillgå så går motorn på den också. Försvaret har haft planet på prov i vinter och då startade den i 30 graders kyla, visserligen med stål nickelbatteri.

Korta data om Turbo-Beaver:

Passagerare	8 (plus pilot)
Fraktkapacitet	870 kg (4 m ³)
Spännvidd	14,63 m
Längd	10,74 m
Höjd	3,35 m
Vingyta	23,2 kvm
Tomvikt	1,252 kg
Maximalvikt	2,438 kg
Motor	1 PT6A-6 à 578 hkr
Bränslevolym	723 l
Bästa marschhast.	262 km/tim
Landningshast.	96 km/tim
STOL startsträcka till 15 m	314 m
STOL landningssträcka från 15 m	265 m



Pär, 3 år, tyckte att pappa, Nils Gösta Bolin, kunde köpa ett plan när de ändå var ute och handlade.

HJÄLP!?? - det står ett flygplan i snabbköpet!

Obs i Stockholm - första varuhuset med flygplan i sortimentet

Många av varuhuset Obs kunder blev stående som förstena- de när de plötsligt i gränsom- rådet mellan livsmedelsavdel- ningens cellstoffpaket och sportavdelningens tält och sov- säckar fick se ett flygplan. Obs i Vårby utanför Stockholm är nog det första varuhuset i värld- en som försökt sig på flyg- plansförsäljning, säger flygför- ståsiggåarna.

Frågan är — går det att säl- ja flygplan i varuhus? Disp

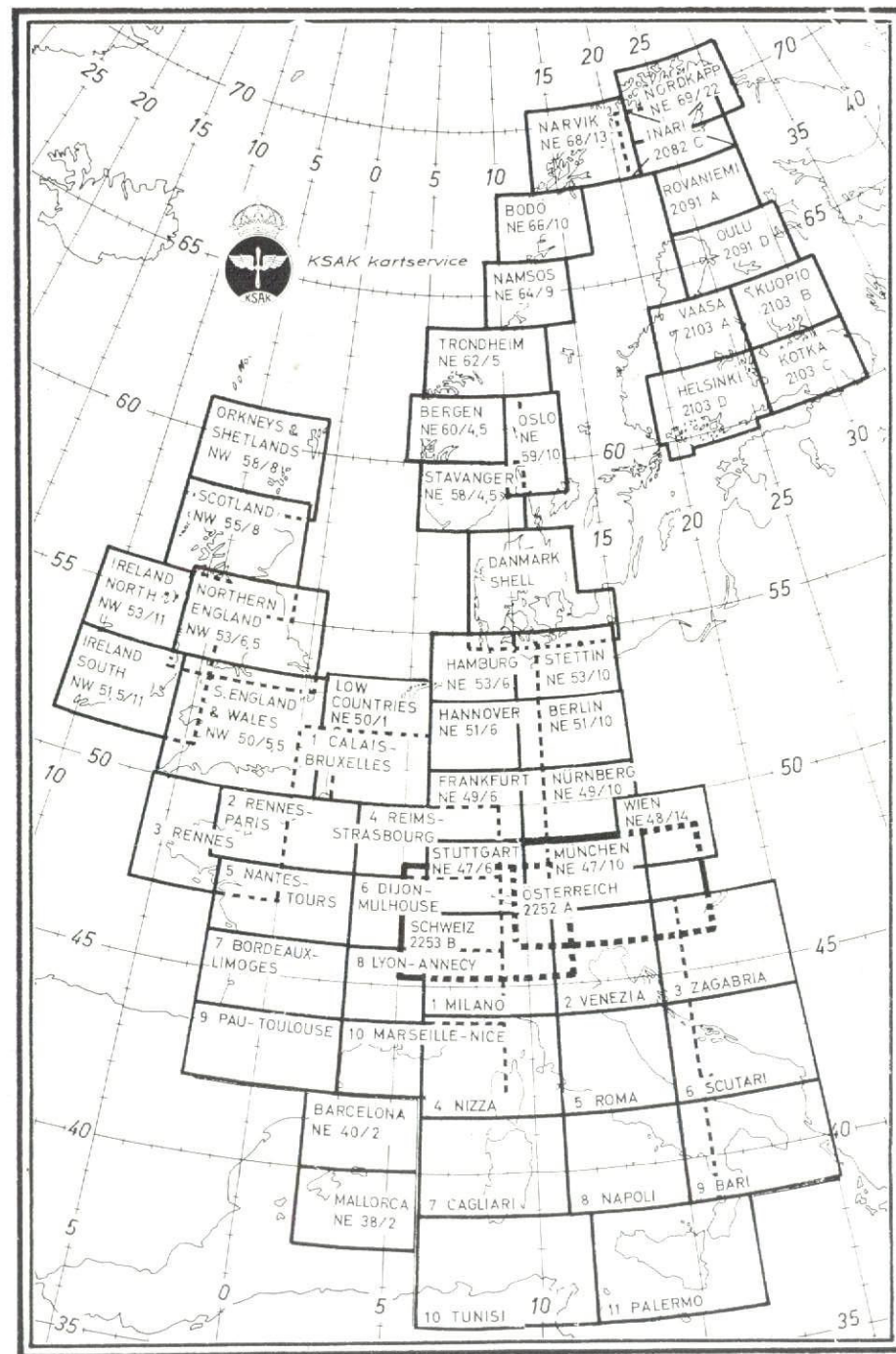
Gert Berglund, chef för varu- huset, lovar att minst ett plan skall vara sålt inom en månad. Nyge-Aero i Nyköping, gene- ralagent för Skandinavien för den amerikanska Piperkoncer- nen, tror att man i Vårby kom- mer att sälja minst tre.

Det utställda planet är en Piper Cherokee som i standard- utförande kostar 79 600. Men man säljer hela Piper-sortimen- tet från Cuben till den fashio- nabla Aztec.

Prislägena är väl inte de vanligaste på Obs, som blivit känt för sina låga priser — fem till tjugo procent lägre än i övriga försäljningsställen i hu- vudstaden. Men man har i flera år sålt monteringsfärdiga hus som ligger i ungefär samma prisnivå som Piper Cub och Cherokee.

Förutom flygplan säljer man hus, bilar, byggnadsmaterial, skor, konfektion och livsmedel i varuhuset.

Som nämndes i KSAK NYTT nr 2 i år har Frankrike givit ut en flygkarta i skala 1:500.000. Här införda plan över kartindelningen över Europa i denna skala ersätter sidan 29 i KSAK NYTT nr 1/66.



Från klubbarna

Chalmers Flygklubb har högflygande planer

Årsstatistiken för flygklubbar, som nyligen presenterades i KSAK-NYTT visade att Chalmers flygklubb 1965 varit en av de mest framgångsrika klubbarna i landet. Detta är särskilt anmärkningsvärt om man tar i betraktande att klubben inte har mer än två år på nacken.

I februari 1964 beslöt sig en handfull unga teknologer att blåsa nytt, friskt liv i klubben och samtidigt ge Aeroklubben i Göteborg en välbehövlig konkurrens. Klubbens första flaggskepp blev en GV-38, som emellertid redan efter några månader byttes ut mot en Colt samtidigt som studentkåren lånade klubben pengar för inköp av en MFI-Junior. Efter första säsongen fordrade flygunderlaget flera flygplan, varför Colten byttes till en Cherokee 180 samt ytterligare en MFI-9 inköptes. Nästa säsong upprepades situationen och i dag kan klubben visa upp en aktionsvärd flotta med 6 flygplan, nämligen 4 MFI-Trainer, 1 Cherokee 180 och 1 Cherokee 235.

Effektivt boknings-system

För att effektivt kunna utnyttja alla tillfällen till flygning insåg man inom styrelsen snart att den viktigaste förutsättningen härför är en perfekt

bokningstjänst. Detta har man löst genom att anlita Handelsbanken på Torslanda som central med service från kl 08.00 till 20.00. Handelsbanken kommer för övrigt inom kort att ta hand om samtliga klubbens räkenskaper inklusive bokföring och fakturering.

Stort program

Från början sysslade klubben endast med utyrning, vilket naturligtvis hämmade utvecklingen mot flera och bättre flygplan. Sedan skoltillståndet lämnats av Lfs efter sedvanlig prövning, kördes A-skolningen i gång med ett tiotal elever.

Skolsidan har sedan utgjort ryggraden i CFKs verksamhet och ständigt utbyggt till att omfatta snart sagt all form av flygning, nämligen: A-, B-, I-, mörker- samt avancerad flygutbildning... det är egentligen endast helikopter- och sjöflygskolning som inte finns med i programmet. Man kan dock vänta att dessa luckor fylls upp inom kort av den ambitiösa klubben.

För det digra programmet svarar inte mindre än sju flyglärare (svenskt rekord), som huvudsakligen utnyttjar de fyra MFIerna för grundskolningen. För instrumentflygutbildningen används den fullt IFR-utrustade Cherokee 235.

Låga flygpriser

Tack vare högt flygutttag och låga administrativa kostnader har CFK landets antagligen lägsta flygpriser. Eller vad sägs om 52 kr för en mörkerutrustad MFI-Trainer med VOR och 99 kr för en fullständigt IFR-utrustad Cherokee 235 med autopilot.

Det höga flyguttaget har även haft det goda med sig att flygplanen oftare bytts ut mot nya. Det "äldsta" planet är en MFI-Trainer med endast ett och ett halvt år på nacken, och det yngsta, ävenledes en Trainer, levererades i slutet av maj.

Nattliga tillsyner

Services på CFK-flygplanen sköts av Nyge's göteborgsavdelning för affärsflygplan med "Pysen" Lindén som chefsmekaniker. Stor arbetsbelastning har ofta medfört att tillsynerna på Chalmers flygplan skett nattetid, vilket ur operatörens synvinkel måste vara det verkligt idealiska förhållandet. Bokningslistan behöver ju då inte uppta särskild tid för service!

Hur kan nu en klubb på så kort tid visa upp ett så strålande resultat? Faktorerna är många, men det viktigaste är nog ändå den idealistiska inställningen hos klubbstyrelsen kombinerad med sunda affärsmässiga principer. Det finns inom CFK, till skillnad från andra större klubbar, inga privata ekonomiska intressen i form av utlånat kapital eller material.

En annan orsak till framgångarna är det homogena typvalet vid såväl flygplan- som radioköp.

Chalmers Flygklubbs flygplanflotta med flaggskeppet Cherokee 235 i förgrunden omgivet av fyra MFI-Trainer samt Cherokee 180 i fonden.

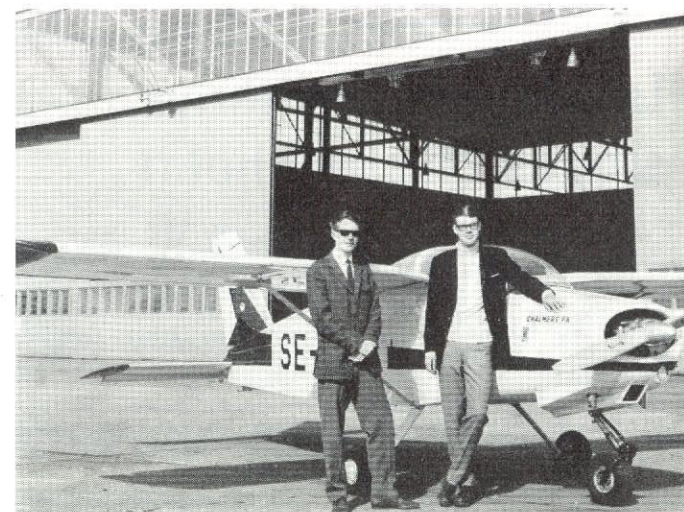
För MFI-9 finns ett litet reservdelsförråd uppbyggt innehållande vitala delar, såsom magneter, startmotor, generator etc. Samtliga radiostationer är av typ King och en reservradio finns alltid på lager färdig för "plug-in" om ett radiofel skulle uppstå.

Samarbete med Aero-klubben i Göteborg

Inledningsvis nämndes att CFKs svåraste konkurrent är Aeroklubben i Göteborg. Detta till trots har man inlett samarbete med AKG:s segelflygklubb genom att stå till tjänst med en MFI-Trainer för bogsering. Segelflygning sker i Göteborg huvudsakligen under week-enderna, varför bogser-Trainern blir skol-Trainer på vardagar-na.

Stort flyguttag

Flyguttaget per år för den mest aktiva Trainern är ca 800 timmar. Totalt flög CFK under 1965 ca 2000 timmar och man räknar optimistiskt med att i

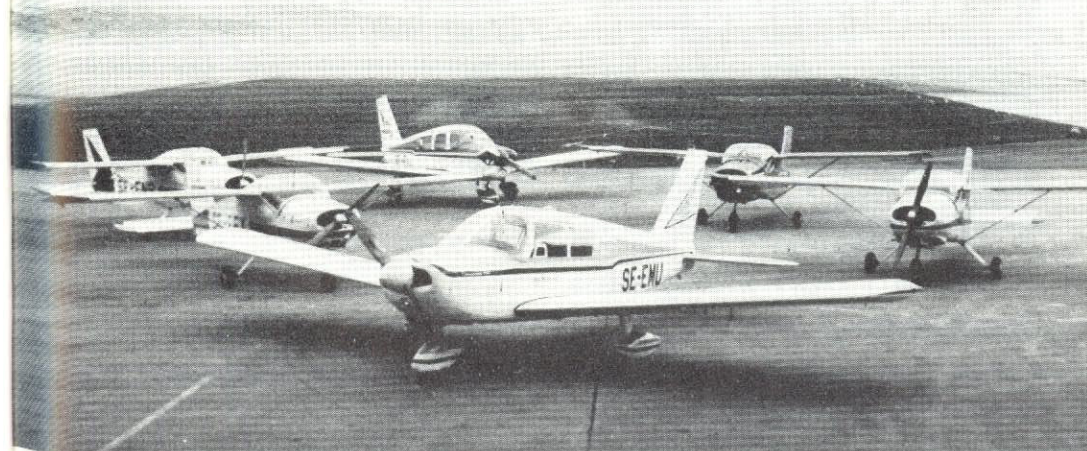


En ny MFI-Trainer har mottagits av fr v CFKs tekniske chef (tillika en av klubbens grundare), Carsten Lundahl och klubbordföranden Jan Ekström.

är nå minst 3000 timmar. Detta skulle kunna betyda en tredje eller kanske rent av andra plats totalt i landet efter två års verksamhet!

FRAN KLUBBARN

fortsätter på nästa sida



Landningsavgifterna slopas i Katrineholm

Trots stora kostnader för sitt flygstråk och ett i övrigt mycket kärt ekonomiskt läge har Katrineholms Flygklubb beslutat att slopa sina landningsavgifter för allmänflyg i icke förvärvssyfte. Detta beslut har föranletts av att landningsavgifterna inverkat klart negativt på besöksfrekvensen.

I Katrineholm vill vi ha livlig verksamhet vid vårt flygstråk och hoppas därför att många i sommar väljer Katrineholm som resmål. Du är alltså hjärtligt välkommen hit! Här kan du i regel dricka en kopp kaffe eller läsk samtidigt som du får kärran tankad. Vi

har bensin både 80/87 och 100/130.

Om du kommer utan flygplan kan du efter vederbörlig kontrollstart få hyra flygplan. Vi disponerar tre motorplan, Cherokee 180, Cherokee 140 samt Super Cub 150. Samtliga radioutrustade, Cherokeeerna dessutom försedda med ADF och VOR.

Vill du ha ytterligare upplysningar eller anmäla din ankomst ring Einar Pihl 0150/187 00 (kontorstim).

Välkommen!

Katrineholms Flygklubb

Rekryteringsbesvär – satsa på scouting!

Flera försök har i detta land gjorts att starta flygscouting. Såvitt nedskrivaren av dessa rader är bekant, har de alla slutat med totalt misslyckande.

Orsakerna är naturligtvis många, men den främsta är

svårigheterna att anskaffa materiel. Kostnaderna att starta segelflyg är för höga för att den enskilda scoutkåren skall kunna bära dem. För kårer med flygklubb på orten borde problemet ha varit lättast, men

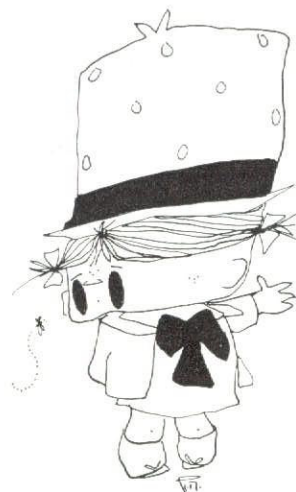
det är tveksamt om något samarbete förekommit.

Berget får väl komma till Muhammed då. Älvsby Flygklubb startar i sommar – närmare bestämt 15 juli till 7 augusti – ett flygläger för seniorscouts, dvs pojkar mellan 15 och 20 år.

Fördelarna med att inleda samarbete med scoutkåren ligger i öppen dager. De försök som gjorts men inte fullföljts har skapat ett ackumulerat intresse som är väl värt att ta vara på. Man når grupper av pojkar i "anslagsålder" som i allmänhet redan själva skapat hopsvetsade lag med utpräglad gruppdisciplin. Vidare är dessa pojkar vana lägerdeltagare och kan ta över de rent lagertekniska problemen från flygklubben, i det att de helt kan sköta själva lägerhållningen med förläggning och matlagning och allt vad som därtill hör. Det medför att flygklubben helt och odelat kan ägna sig åt flygutbildningen och samtidigt nedbringas kostnaderna för lägret avsevärt.

Resultatet av de försök som gjorts från scouternas sida har kanske skapat ett visst misstroende från ledarnas sida mot de ekonomiska möjligheterna att genomföra idén med flygscouting, men den är väl värd att pröva igen. Den rymmer nämligen inom sig nästan obegränsade möjligheter till utveckling. Lyckas experimentet på rer att söka kontakt med de

ett håll kommer flera scoutkålokala flygklubbar. Detta kan skapa en sund och jämn rekryteringsbas och det vore väl något att stilla bedja om.



Pappas jobbkompis e' en datamaskin.

SOS-HALSDUK!

Med detta nummer av KSAK-NYTT följer ett beställningskort till de Kungl. klubbarnas hjälpflagga. Flaggans utseende framgår av kortet, där man även kan läsa hur den kan användas som hjälpflagga i en nödsituation eller som halsduk för vardagsbruk. Den är gjord av färgäkt och lättvättad nylon.

Flaggan/halsduken har gjorts

i samarbete med BP, som kommer att sälja den på sina stationer till ett pris av 9:50. Våra medlemmar får den *portofritt* mot ett postförskott på kronor 7:—. Vi tycker att det är en fin sak, som våra medlemmar här får till ett förmånspris och genom ett enkelt rekvisitionssätt.

Vi hoppas få många beställningar.

SPORTFLYGARRING

KSAK har tillsammans med K G Markströms Guldsmeds-AB i Uppsala tagit fram en sportflygarring med KSAKs emblem. Ringen är gjord i 18 karats guld. Den kan beställas endast genom KSAK och är förbehållen medlemmar med motor-, segel- eller fallskärms-

hopparcertifikat. Den blir därigenom en verkligt exklusiv sak.

Vi hoppas att den mycket vackra ringen skall bli en populär presentartikel.

Hur ringen ser ut och hur den skall beställas framgår av annonsen här nedan.

NYHET BLAND KSAKs PRESENTARTIKLAR

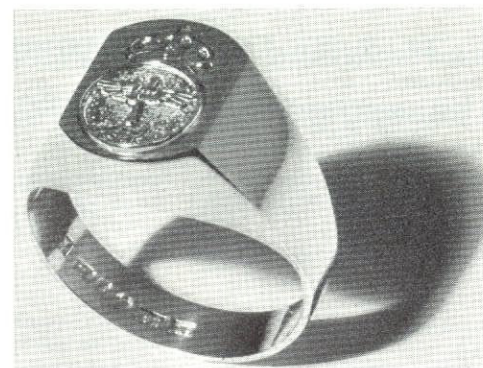
Sportflygarring

Pris 125:—,

vilket inkluderar 10 % omsättningsskatt samt gravyr av namn och certifikatnummer samt etui.

Vikt ca 6 gram

(beroende på ringens storlek), 18 karats guld.



Vid rekvisition uppge namn (som skall graveras), certifikatnummer samt ringstorlek (detta anges bäst med ett pappersmått avpassat efter ringfingrets omkrets).

Allt för sport, fiske och jakt

finner Ni hos

Hultman och Åderman

Repslagargatan 1, Norrköping, Tel. 011/121913

OBS! Medlemmar i KSAK får 10 % rabatt på sportartiklar och fiskeredskap

Till KSAK, Skeppsbron 40, Stockholm C

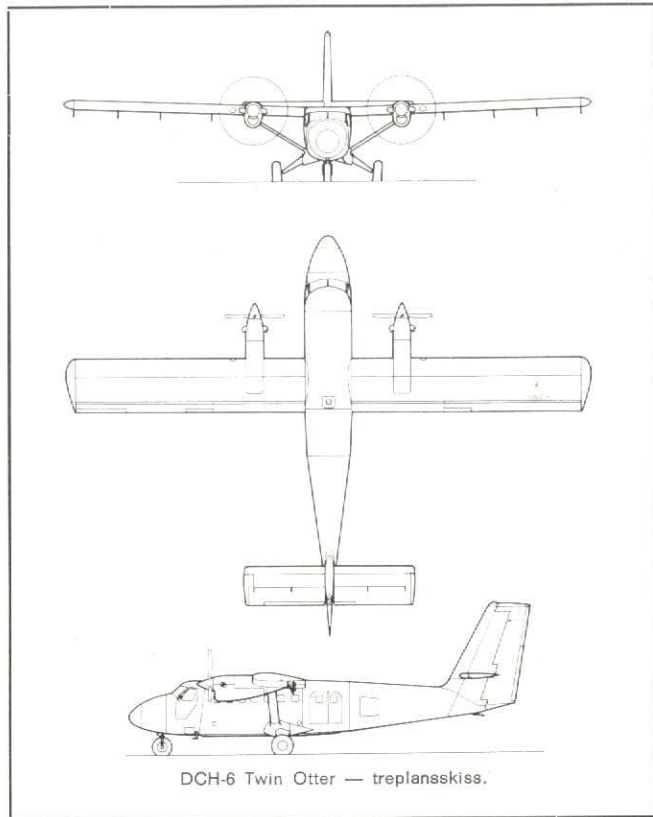
Härmed rekvideras st Sportflygarring à kr 125:—. I ringen skall graveras följande namn och cert-nr

Ringstorlek

Namn

Bostad

Postadress



DCH-6 Twin Otter — treplansskiss.

De Havilland DHC-6 TWIN OTTER -passagerarflygplan i STOL-klass

Aero Materiel AB demonstrerade under några dagar i slutet av maj De Havilland Twin Otter i Stockholm och KSAKs motorflygchef bereddes tillfälle att under en flygtur studera flygplanet från andre pilotens plats.

Flygplanet är speciellt konstruerat för att kunna operera från flygfält med små dimensioner. Det är försett med två Pratt & Whitney PT 6A-20 turbopropmotorer om vardera 579 hkr, vilka kan köras på all slags bränsle, i nödfall t o m på

vanlig brännolja. Planet är högvingat med en spännvidd av 19,8 m, längd 15 m. Det kan ta upp till 18 passagerare och kabinen kan inredas på olika sätt allt efter transportändamålet. Startsträckan till 15 m höjd är ca 350 m och landningssträckan från 15 m höjd ca 300 m. Marschfart 300 km/tim och stigförmåga ca 500 m/min.

Flygplanet syntes vara stabilt och lättfluget och från såväl förarplatserna som kabinplatserna hade man en utmärkt utsikt. Den demonstrations-

Flygfält i Borgholm invigs den 10 juli

Ännu ett välkommet flygfält har i dagarna färdigställts. Det är beläget inom Borgholms stadsgräns, närmare bestämt parallellt med och alldeles öster om landsväg 136 i höjd med slottsruinen.

Banan är f n 900 m lång och 50 m bred med uthugningar ytterligare 25 m på vardera sidan. Stråket ligger i SV/NO och således i den för Öland dominerande vindriktningen. I och med fältets tillblivelse går en gammal dröm i uppfyllelse, bl a för en av initiativtagarna, bilskollärare Åke Petersson, Borgholm.

Att intresset varit stort för fältet, vittnar raden av bidragsgivare om, där bl a Borgholms stad med omgivande kommuner, Ölands turistförening, Landstinget och Ölands landskapsmot visat sin goda vilja.

Fältet har tillkommit vid en lämplig tidpunkt, då Borgholm i år firar sitt 150-års jubileum som stad. Hur länge skall det dröja, innan varje stad med självaktning har eget flygfält?

Söndagen den 10 juli invigs flygfältet. En god idé vore, att alla som har möjlighet hyllar initiativtagarna och Borgholms stad med att göra ett besök. Det finns härliga bad runt hela Öland och Borgholms slottsruin är väl värd ett besök.

Mer om fältet och invigningen i nästa nummer.

Gunnar Oveström

landning som gjordes på Skå imponerade storligen genom exceptionellt kort landningssträcka då såväl reversering som bromsar användes.

Flygplanet bedöms som väl lämpat för passagerar- och godstransport främst från orter där endast mindre flygstråk står till buds.



Bäst att ta på flytvästar när man skall flyga enmotorigt över havet. Ritva Byström får hjälp av maken och mekanikern Karl-Erik Gustafsson medan Marie Angvik försöker klara sig själv.

Linköpings Rally Syd - succéresa med sju plan

Som nämndes i förra numret av KSAK NYTT, begav sig Linköpings Flygklubb i maj ut på en långresa, varifrån här följer några glimtar, förmedlade av Lennart Angvik.

Resan, som fick namnet Rally Syd, var ett led i klubbens strävan att hålla god flygtrim hos förarna speciellt med avseende på navigering och inflygning till främmande fält.

Den i förväg noggrant planerade resan hade följande route: Linköping - Bornholm - Malmö - Landskrona - Linköping. Landningsplatserna var bl. a. valda för att ge en provkarta på olika flygplatstyper.

Lördagen den 14 maj startade vi med sex Beechcraft Musketeer och en Cessna 172, varav tre Musketeer förmåligt utlånats av Travelair i Norrköping. Vädret var det bästa tänkbara för VFR-flygning. Detta uppskattades speciellt av passagerarna, som till stor del bestod av förarnas åkta hälfter, vilka kunde njuta av

utsikten över det vårliga landskapet.

När vi närmade oss Bornholmsgattet blev det dock för landsändan vanliga diset märkbart. Det gav då en extra trygghetskänsla att vid överflygningen kunna ta VOR och gyrohorisont till hjälp. Före inpasserandet i Bornholms kontrollzon var det dags att råd-

bråka den engelska terminologien vid radiokontakten med Rönne Tower. Det gick problemfritt. En efter en droppade vi ned på Rönnes fina fält.

Idel tillmötesgående danskar på flygplatsen och en givande sight-seeing i staden gjorde att besöket på ön tycktes alltför kort. Men kvällen kom och det blev hög tid för start mot Bulltofta. Vår kurs gick nu rakt mot den nedgående solen, som genom slöjmoln och dis lyste som en fyrbåk. Via Ugglarp och väntläge Syd tog vi oss ned på Bulltofta, vars tullare än mindre än den gemytliga tullaren i Rönne tog någon notis om oss. Med humöret på topp för vi in till sta'n och kvällens övningar

Samma fina väder välkomnade oss på söndagen, när vi samlades på Bulltofta. Briefing. Färdplan. Tillsyn. Tankning. Det var klart för start. Efter det korta skuttet till Landskrona stod hela dagen till förfogande för enskilt turistande. De flesta tog sig in till Häl-singborg för att besöka den pågående flygutställningen. Man hade där lyckats få en mycket allsidig expo över flyget, dess historik, utveckling och omfattning. Det kanske mest fascinerande från utställningen såg vi inte förrän vi åter stod på Thulinfältet klara för hemfärd. En bemannad luftballong kom sakta glidande emot oss på låg höjd. Verkligen tjuisigt.

Ballongen hade just landat på en äng, när våra plan ett efter ett steg upp och gjorde ett svep över utsättningsområdet innan vi satte kurs på Saabfältet i Linköping.

Tankning på Rönne flygplats.



Flygsläp från Karpatererna

Aeroklubben i Göteborg hade köpt en Blanik segelflygplan och det skulle hem från Tjeckoslovakien. Som ett alternativ till biltransport kom på ett tidigt stadium tanken att "helt enkelt" släpa hem den. Sedan det kört ihop sig med biltransport, fick Rune Ströman och Bosse Gedda planera och genomföra hämtningen med flygsläp. Här berättar Rune Ströman om den intressanta transporten.

Sedan tidigare utlandsflygningar känner jag till, att det kan vara svårnavigerat i Tyskland. Det var därför önskvärt, att bogserplanet var utrustat med en bra radio samt radiokompass eller VOR. Därför inhyrdes från Chalmers Flygklubb en MFI Trainer, SE-EFL, som är utrustad med radio och VOR. Den ordinarie propellern ersattes med en stigpropeller.

De tjeckiska myndigheterna skall godkänna färdplanen innan gränsen passeras. Färdplanen skall därför insändas minst 24 timmar i förväg. Innan färdplanen i sin tur avsänds, skall tillstånd till flygningen ha inhämtats hos "Civil Aviation of the Ministry of Transport" samtidigt som "Traffic Air Control" skall ha en kopia av ansökan. För erhållande av tillstånd skall beräknas åtgå en tid av 48 timmar. Briefingkontoren i Malmö och Torslanda hjälpte vänligt till med detta. Då den tillgängliga Jepesenboken saknade uppgifter för Tjeckoslovakien, fick vi även genom Briefing uppgifter på radiofrekvenser i Tjeckoslovakien.

I Tjeckoslovakien är VFR-flygning tillåten endast i luftlederna. Den i färdplanen uppgivna tiden för gränspassage skulle hållas. Vi valde därför Nürnberg som etappmål första dagen, och anslöt dit på kväl-

len utan problem efter tankning i Kastrup, Hamburg och Kassel. Från Nürnberg kunde vi efter relativt kort flygtid nå gränsen med CHEB VOR exakt på minuten. Vi försökte anropa Prag radio från gränsen, men från 4000 fot lyckades detta inte. Efter ca 15 min hade vi emellertid radiokontakt och kunde även bekvämt byta från CHEB VOR till Prag VOR.

Tag med olja!

Uppställning och parkering i Prag skiljde sig väsentligt från andra storflygplatser. Från till synes alla håll strömmade människor till för att beskåda flygplanet, som förmodligen var det minsta som någonsin skådats på flygplatsen. Alla var synnerligen intresserade av att höra om planets data och prestanda. Vår ordinarie bensincarnet fungerade och vi tankade 97-oktanig bensin. Där emot fanns ingen olja, som vi vågade använda oss av. Som ett praktiskt tips till efterföljare rekommenderar vi att ta med ett par burkar olja. Vi vill även rekommendera att Icaocarnet anskaffas då detta väsentligt underlättar formaliteterna på flygplatsen. Vi kände till att visum kunde utfärdas på flygplatsen i Prag och hade för ändamålet medfört passfotografier, varför visa utfärdades på ett par minuter.

Stulen radio vållade trassel

Värdeföremål såsom kameor, transistorradioapparater o dyl skall deklarerars vid in- och utpassering av gränsen. Det vållade oss därför vissa problem, att den transistorradio, som vi medfört för att ge Bosse möjlighet att höra radiotrafiken, hade stulits vid vår återkomst till flygplanet dagen därpå. Vi blev också tvungna att innan vi lämnade Prag, lämna en ganska detaljerad redogörelse för de närmare omständigheterna kring försvinnandet. Vi hade härvid, som i övrigt stor hjälp av och är mycken tack skyldiga fru Olitscherova, som är anställd vid Omnipol i Prag, försäljningskontoret för Blanik, där vi fick s a s kvittera ut planet.

Flygningen från Prag via Brno till Konovice, där fabriken ligger, var helt sensationsfri. God VOR-teckning från Prag till Brno. Där väntade oss en tvåmotorig Moravia, som skulle ledsaga oss till fabriken, vilken ligger utanför kontrollerat luftområde. Bosse bytte under den flygningen plats med en av Moravians förare, som i stället med stor förtjusning spakade MFI:n.

Den fabrik, som tillverkar Blanik tillverkar bla även ett enmotorigt jetplan, liknande SAAB 105. Efter uppställning vid de med röda stjärnor försedda skolplanen, frågade vi om vi fick fotografera MFI:n mot den originella bakgrunden, men detta nekades vänligt men bestämt.

Vid fabriken möttes vi av bla Egon Lendler, vilken tack vare mångårig vistelse i Danmark talade en fullständigt flytande danska. Genom hans

vänliga inbjudan att besöka hans hem, fick vi även en inblick i en tjeckisk familjs liv.

Turistvaluta ger billig vistelse i Tjeckoslovakien

Sedan Bosse dagen därpå fått flyga in sig på Blanik, startade vi återfärden mot Prag. Tack vare VOR:en kunde vi bekvämt hålla vårt läge exakt i luftleden. Avsikten var, att redan denna dag fortsätta till Nürnberg, men på grund av dåligt väder över Fichtelgebirge, kunde vi inte komma vidare denna dag, utan fick ännu en gång återknyta bekantskapen med Prag. Då en svensk med turistvaluta lever mycket billigt i Prag och det för övrigt inte är några speciella problem,

vill vi varmt rekommendera ett besök i Tjeckoslovakien. Alla är synnerligen hjälpsamma, och vi tror oss även kunna säga, att svenskar är väl sedda i Tjeckoslovakien. Man bör emellertid planera flygningen mycket noggrant och även räkna med längre tid för formaliteters ordnande. För övrigt är det inte svårare att flyga i Tjeckoslovakien än i andra länder så vitt vi kan förstå.

Nästa dags middag startade vi återfärden från Prag för att via mellanlandning i Nürnberg och Kassel på kvällen landa i Hannover. Efter övernattnings där togs sista skuttet via mellanlandning i Odense och vi landade i Göteborg på eftermiddagen, inte stort mer än ett dygn efter det att vi lämnat

Prag och med en sammanlagd flygtid ca 20 tim. Då Nolvik VOR var ur funktion och på grund av dålig sikt leddes vi säkert mot Torslanda av Göteborgs radar. På Torslanda mötte en manstark delegation segelflygare ivrigt väntande.

Utan att själv ha flugit Blaniken, kan jag efter att ha sett den och efter att ha hört Bosses entusiastiska uttalanden våga lova, att den är värd ett särskilt kapitel och vi ber därför att få återkomma med en utförligare presentation i nästa nummer. Vår avsikt är även att flyga upp med den till Ällefors, för att flera segelflygare skall få tillfälle att se den. På återseende.

Bosse Gedda, Egon Lendler och Rune Ströman framför MFI 9:an före avfärden från Konovice.



UTVECKLING I SAMVERKAN

Dagens samhälle präglas av rationaliseringssträvanden. Inom varje progressivt verkande företag effektiviseras produktionen i syfte att uppnå bättre lönsamhet och därmed ökade utvecklingsmöjligheter. Det kan i sammanhanget visa sig fördelaktigt att skapa kontakter med likvärdiga företag för att till ömsesidig nytta utbyta erfarenheter, underlätta marknadsföringen av en vara, minska de administrativa kostnaderna eller göra gemensamma inköp för att erhålla kvalitativt bättre varor till bibehållen prisnivå. Det konkreta resultatet av sådana lönsambetsbefrämjande åtgärder visar sig på olika områden i form av blockbildning, och inom blocket har företagen större förutsättning att växa sig starka.

Det finns inga tecken som tyder på att affärsflygverksamheten skulle tjäna på att härvidlag utgöra något undantag. De speciella intressen som berör det kommersiella och i stor utsträckning även det privata affärsflyget måste tillvaratas och bli föremål för större uppmärksamhet inte minst från flygföretagen själva. Det duger nämligen inte att uttrycka sitt missnöje över tingens ordning om man inte samtidigt är beredd att komma med konstruktiva ändringsförslag. Affärsflygets problem är i mångt och mycket av ringa intresse för övrigt affärsflyg, varför en särskild arbetsgrupp för affärsflyget är nödvändig. En sådan utgör Affärsflygkommittén. Dess största uppgift är att bi-

dra till skapandet av ett solitt svenskt affärsflyg av god standard — ett arbete på lång sikt.

Inom kommittén har bl a framförts förslag om att affärsflyget bör bli föremål för auktorisering, dvs att företagen deklarerar sitt stöd åt och tillämpar gemensamt framtidsdiskuterade normer för sin operationella och affärsmässiga verksamhet. Auktoriseringen blir då den yttre ram inom vilken samarbetet vidareutvecklas.

Affärsflyget skall ha karaktären av en särskild gren inom allmänflyget. En sammanblandning med sk privatflyg verkar utvecklingshämmande emedan den allmänna uppfattningen är att allt "småflyg" är privatflyg. Då man även är medveten om att privatflyget svarar

för de flesta flygolyckorna kommer affärsflyget genom sammanblandningen att ur flygsäkerhetssynpunkt framstå i tvivelaktig dager. Gränsdragningen är således ett krav i rättvisans namn.

Inom det kommersiella affärsflyget måste förr eller senare vissa principiella ställningstaganden göras. Det gäller bl a vad som i operationellt-ekonomiskt hänseende är att betrakta som god affärssed.

I sammanhanget kan det vara på sin plats att här med ett enkelt exempel påvisa hur olika kostnaderna för en flygning kan drabba en kund beroende på vilket företag denne för tillfället anlitar.

Företag A och B använder samma flygplanstyp och räknar med samma kostnad per flygtimme vid vindstilla, ex-vis 400 kr. Eftersom flygplanet har en marschfart av 400 km/tim debiterar A 1 kr/km och B den verkliga flygtiden. Herr X beställer en flygning av 800 km längd. På grund av dåligt väder, motvind och en avlägsen alternativ flygplats måste flygningen planeras med 45 proc motoreffekt mot normalt 75 proc, för att föreskrivna bränslereserver skall kunna erhållas. Flygtiden blir då 2,5 tim. Företag A debiterar 800 kr medan B tar 1000 kr — 20 proc mer för att herr X fått det tvivelaktiga nöjet att sitta en halvtimme längre än normalt i

luften alltmedan chanserna för att det avtalade mötet skall gå om intet.

Biljettpriset skall självfallet vara oberoende av vindens styrka och riktning, låga moln och dålig sikt.

Exempel på frågor av direkt ekonomisk betydelse för flygföretagen är lämpligheten av att genom grupp-försäkring av IFR-opererande flygplan flugna av yrkespiloter nedbringa försäkringspremierna, att föra gemensam propaganda, som både sänker reklamkontot och ökar slagkraften. Man bör enas om att i stor utsträckning välja radioutrustning av visst fabrikat för att på detta sätt möjliggöra bättre betingelser för lagerhållning av hela enheter till förmån för snabb service på utbytesbasis.

Vad som i flygsäkerhetens intresse är att betrakta som god sed måste förr eller senare bli föremål för diskussion affärsflygföretagen emellan. Det gäller exempelvis huruvida man inte bör avstå ifrån att flyga under IMC utan avisningsanordningar eller göra molngång utan trafikledning av hänsyn till de därmed förknippade riskerna och alldeles bortsett ifrån att det är tillåtet enligt bestämmelserna.

Flygpassagerare påverkas i mycket hög grad av förarens allmänna uppträdande i luften och det sätt på vilket denne flyger. Sålunda kan man vägra att flyga med en pilot, även om denne följer bestämmelserna lika väl som en annan. Vi har säkert mycket att lära varandra och nya förare som tillkommer, om hur man skapar trivsel och trygghet under flygningen. Pilotens arbete följs ständigt av uppmärksamma blickar. Tecken till osäkerhet eller irritation innebär för ovana resenärer obehagliga associationer till mer eller mindre hemska tilldragelser. Avsaknaden av skiljedörr mellan kabin och cockpit ställer onekligen vissa krav på hur vi utför vårt arbete. Med detta vill jag ha



Tend ljuset!

När Uppsala Flygklubb ordnade banbelysning på Sundbro flygfält var man som synes inte bara tuffig utan också vitsig. Man skaffade ett stort antal plasthinkar (som innehållit tvättmedel) och i botten på dessa fäste man elarmatur med plastglob.

Det hela fungerar fint och alla tycker lösningen är bra, och ett mycket bättre provisorium än att springa omkring med fotogenlampor. Ett tidur skall man senare koppla in.

Under tvåusen gick det hela på och pengarna skrapade man ihop genom tiggarbrev till klubbmedlemmarna.

sagt, att det finns knappast — som någon velat göra gällande — något samband mellan det tillstånd Luftfartsstyrelsen meddelat och hur passagerarna upplever flygningen i verkligheten, av det enkla skälet att ett tillstånd i denna bemärkelse aldrig kan upplevas. Det är därför angeläget för affärsflygets renommé att åtgärder vidtas som syftar till ett intryck av säkerhet likvärdigt för affärsflyg och reguljärt flyg och som sålunda är i överensstämmelse med säkerhetsstatistiska uppgifter.

Genom auktorisation, där man fäster för verksamhetens konsolidering betydelsefulla överenskommelser på papper,

RADIOVARNING

Två fall är kända där svenska flygplan flugit in på KX-160 ILS-instrument och kommit ur moln i felaktig riktning. I föreliggande fall har localizerns indikatornål hållits centrerad samtidigt som vitt fält i indikatorfönstret visar att systemet fungerat korrekt. Indikatornålen har emellertid inte reagerat för avvikelser från inflygningsriktningen. Utan säkert stöd av radiokompass skulle allvarliga olyckor kunnat inträffa.

Händelserna ger oss anledning att framhålla vikten av att inflygningsförfarandet övervakas med alla till buds stående hjälpmedel. Det inträffade har diskuterats med en radioexpert, som menar att liknande felaktigheter kan uppstå hos alla ILS-instrument, oberoende av fabrikat. I vissa fall kan en dåligt störningsskyddad tändkabel vara orsaken. Vad beträffar felvisningar hos VOR-mottagare i synnerhet har det konstaterats att sådana kan uppträda hos felfria radioanläggningar och är störst när ett tändstift är otillfredsställande störningsskyddat och vid motorvarv mellan 2200 och 2400 beroende på att störningens periodicitet då mycket nära sammanfaller med det periodtal som VOR-mottagaren arbetar med. Uppträder regelbundna knäppningar i hörlurarna som tecken på dåligt störningsskydd skall man alltså inte lita till VOR/ILS-instrumentets utslag förrän tändstörningarna avhjälpas och radioutrustningen kontrollerats.

kan man ge affärsflyget en profil, som gagnar den fortsatta utvecklingen på bästa sätt.

Teorierna om att en auktorisering skulle vara liktydigt med acceptering av en slags myndighet utöver de som redan finns, måste således betraktas som en grov missuppfattning, vilket härmed anses avlivad.

FALLSKÄRMS SPORT



SM i fallskärmshoppning 28-31 juli i Gryttjom

Svenska Mästerskap i fallskärmshopp hålls den 28—31 juli på Gryttjoms flygfält i Tierp. Som värd står SFK Sthlmsavdelning. Till grund för tävlingen ligger FAI bestämmelser.

Tävlingen kommer att omfatta tre klasser: *mästarklassen* — för hoppare med C- eller D-certifikat vilka utfört VM-serier, *junior klassen* — för hoppare med B-certifikat eller C-certifikat vilka inte utfört VM-serierna, samt *lagtävling* mellan SFK lokalavdelningar — för hoppare med B-, C- eller D-certifikat.

Tävlingarnas syfte är att kora Svenska Mästare individuellt och i lag samt att popularisera fallskärmssporten och befästa kamratskapet mellan deltagarna.

Samling sker den 28 juli kl 0900 på hoppfältet. Anmälan görs skriftligen av resp lokalavdelning till SFK sekreterare, Erik Hemmingsson, Granitvägen 12 B, Uppsala före den 10 juli 1966.

Den tävlande skall medföra sportfallskärm, reservfallskärm, hopphjälm, overall, hoppskor, tersur, höjdmätare samt hoppjournal, medlemskort och sportlicens.

Barackförläggning ordnas på platsen. Utspisning sker på det närbelägna pensionatet Hembygden till en kostnad av kr 12:— per dag för frukost, lunchpaket och middag.

Tävlingsgrenar:

Mästarklassens gren ett samt junior klassen: individuellt precisionshopp från 1000 m med fördröjning enligt den tävlandes bestämmande mellan 0—10 sek.

Mästarklassens gren två: individuellt stilhopp från 2000 m med fördröjning 25—30 sek under utförande av en av de tre VM-serierna.

Lagtävling: grupp hopp med precisionslandning från 1000 m höjd med 0—10 sek fördröjning efter den tävlandes bestämmande.

Svensk Mästare respektive Svensk Juniormästare blir den tävlande som uppnått högsta poängsumman totalt i resp klass. Svensk Mästare i lag blir det lag som uppnått högsta poängsumman i lagtävlingen. Vid delad poäng anses den med största antalet bättre placeringar vara Svensk Mästare.

Nya och förnyade sportlicenser 1966

A 94 Leif Engelin
A 95 Kurt Lindgren
A 96 Kurt Axel Persson
A 97 Bo Jönsson
A 98 Bo Ingvar Schröder
A 99 Christer Nedström
B 20 John Appelholt
C 16 Frank Öhrström
C 24 Anders Wimmerstedt
D 5 Bertil Liljedahl

Vertikal

Att vi i Sverige skulle kunna få tillgång till en vertikal vindtunnel är ganska osannolikt men inte desto mindre vill vi gärna låta våra läsare ta del av nedanstående artikel, som är saxad ur *Sky Diver* 1 januari 1966.

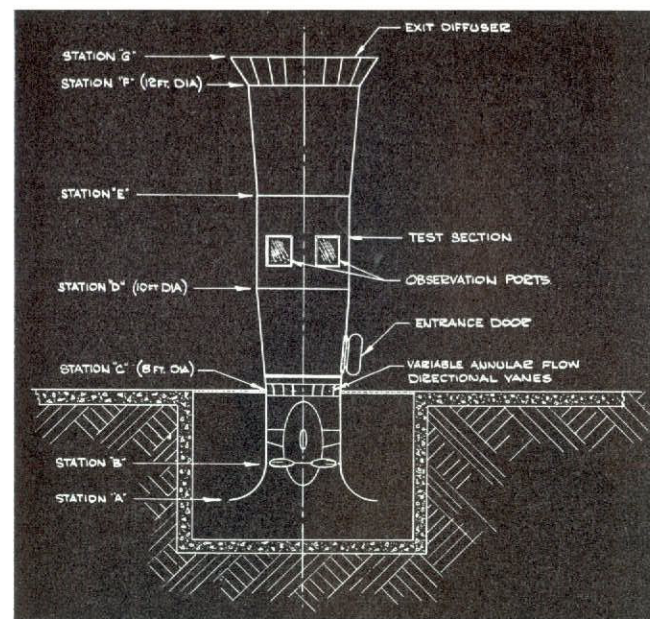
Om man får tro den polske testpiloten Adam Zientek är dock polackerna inne på samma linje. Vi får väl se vem som kommer först...

Den vertikala vindtunneln består i princip av en kraftkälla, en fläkt (propeller) och en tunnel där den framrusande luften leds. Teckningarna här intill är endast att betrakta som konstruktionsförslag och vissa förbättringar behöver göras för att konstruktionerna skall kunna användas i praktiken. Anordningen måste givetvis vara sådan att även en helt otränad hoppare kan övas utan risk för skador.

Hopparen kryper in genom en lucka strax under övningsrummet medan fläkten går på tomgång. Därefter stängs luckan och motorvarvet ökas så att hopparen av lufttrycket (luft hastigheten kommer att vara drygt 200 km/tim) lyfts upp i övningsrummet.

Preliminära beräkningar visar att en vindtunnel utförd enligt förslagen behöver en kraftkälla på ungefär 1700 hk om övningsrummet har en bredd av tre meter. Ökas bredden till 3,5 m blir effektbehovet ca 2500 hk. Som kraftkälla kan tex en flygplansmotor användas, själva vindtunneln tillver-

vindtunnel för fritt-fall-träning



En vertikal vindtunnel skulle innebära stora fördelar vid hopputbildningen. Här två amerikanska vindtunnelförslag.

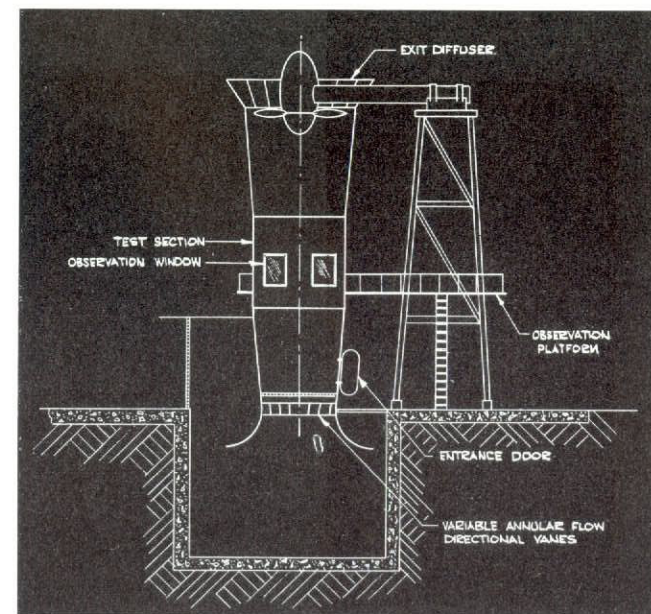
kas av plåt och fläkten av en "klippt" flygplanspropeller. Luftintaget måste kunna justeras så att vindhastigheten utmed vindtunnelns väggar blir högre än i centrum. Denna "konkava" luft hastighet i övningsrummet hindrar hopparen från att glida in mot väggarna. Fördelarna med en anläggning av detta slag är många. Här skall nämnas några:

- Vindtunneln kan användas som en del i utbildningen. Eleven kan tex öva att falla stabilt, hålla rätt riktning

samt öva in lämplig ställning för utlösning av skärmen.

- Tävlingsträningen skulle kunna förenklas betydligt. Svängar och volter kan observeras av en instruktör bara någon meter från hopparen (istället för som normalt tusentals meter). Felaktigheter kan lätt påvisas och korrigeras.
- Tracking skulle kunna övas så att hopparen finner bästa stil för ett optimalt resultat.
- Dåligt väder behöver inte påverka träningen.
- För en klubb vore en vertikal vindtunnel ett publikdragande nummer. Många människor, som själva inte vågar sig på fallskärmshoppning, skulle kunna få känna på ett fritt fall utan rädsla.
- Ingen fallskärmspackning vore nödvändig.

Lennart Kindberg



Varför inte en modellflygsektion?

Bland KSAKs specialförbund finns Sveriges Modellflygförbundet som sedan 1958 sköter de praktiska modellflygfrågorna på KSAKs uppdrag, eftersom huvudorganisationens modellflygavdelning avvecklats i brist på statsanslag till den allmänna verksamheten. Modellflygförbundet (SMFF) har noterat att en del klubbar som tidigare haft modellflyg på sitt program har upphört med detta, och att det finns många nybildade klubbar som ännu inte satsat på modellflyget. Det är särskilt till dessa klubbar som SMFF nu vill vända sig.

Förutsättningar

I och med att det finns 5—10 man som vill syssla med modellflyg inom en klubb är det möjligt att registrera den som en modellflygsektion eller en särskild modellflygklubb. Nästan alla som uppnått mogen ålder har väl någon gång byggt modeller —flygande eller inte— av något slag, och vet vad det innebär. Dessa erfarna män kan alltså utnyttjas av klubben till att leda och övervaka bygg- och flygverksamheten. Den grundläggande teoretiska bakgrunden kan inhämtas i bla KSAKs modellflyghandböcker ("Allmänna modellflygstudier" och "Hur man konstruerar modellflygplan"). Dessa böcker säljs av Modellflygförbundet. En bra kortfattad handledning i konsten att leda en grupp ungdomar är Frick-Gråby, "Ungdomsledaren", Tidens förlag, 1964. För dem som vill genomföra teorikurser finns det sedan länge studieplaner utarbetade inom Medborgarskolan, baserade på KSAK-handböckerna.

Till den praktiska verksamheten fordras en bygglokal av något slag. Här blir man naturligtvis bunden av de lokala förutsättningarna, men några riktlinjer kan ändå ges. I brist

på "egen" bygglokal bör man söka möjlighet att använda för övrig föreningsverksamhet lämpade lokaler, där man kan ställa undan pågående byggen mellan kurskvällarna. Åtskilliga ambitiösa startförsök har misslyckats bara därför att pojkar fått sina byggen vandaliserade. Det är dessutom bra, om man kan ha ett eget verktygsförråd och ett virkesförråd. Även om man arbetar enbart med förberedda material-satser, behövs en hel del furu- och balsavirke i passande dimensioner, och finns bara förrådet på plats, brukar det inte dröja länge, förrän de egna konstruktionsförsöken inleds. Kvalificerade modellflygare här i landet brukar dessutom inte nöja sig med vad byggsatsfabrikanterna kan erbjuda, utan de arbetar ofta efter utländska ritningar, av vilka det finns mängder. Därför är det klokt att redan på ett tidigt stadium skaffa sig något slags förteckning över ritningsmaterial och gärna prenumerera på någon kvalificerad modellflygtidning också.

Medan man söker efter en egen lokal, kan man alltså klara sig med en slöjdsal i en skola, en tålig föreningslokal, som man delar med någon annan alert förening eller något ungdomsgårdsutrymme, för att ta några exempel. Huvudsaken är att man får till stånd en ordnad verksamhet. Trivseln i kamratgruppen och medlemsökningen brukar komma på köpet.

Verksamheten

Modellflyget som hobby och sport har så många förgreningar att man nästan alltid kan hitta det som passar. Bygge, flygning, självkonstruktion och utveckling av en bestämd modelltyp kännetecknar alla verksamhetsfälten.

a) Friflygande modeller är numera i stort sett av tre slag: segelmodeller, förbränningsmotor drivna modeller och gummitmotor drivna sådana. Tillgång till ett flygfält av ansevärda mått brukar vara en förutsättning för att det skall "bli något" av denna gren, men åtminstone vissa tider av året kan man ju utnyttja åkrar och sjöar, om inte klubbfältet förslår.

b) Linstyrda modeller, som styrs av "piloten" som står i mitten av flygciirkeln och reglerar höjdrodret med två eller en lina, kräver inte så stort utrymme. Fasta regler finns utarbetade för tävlingar med sådana modeller i hastighetsflygning, konstflygning, luftstrid, lagkappflygning och hangardäcksländning. Grenen är lätt introducerad, eftersom påfallande många pojkar redan har en modellmotor av något slag, som dessutom ofta tappat nyhetens behag i brist på användning.

c) Radiostyrda modeller fascinerar många, men kostnadsfrågan gör att grenen blir ganska specialiserad. En enkel anläggning med kontroll av enbart sidorodret går att skaffa för ett par hundralappar, och efter hand som skickligheten tilltar, ger man sig på svårare uppgifter. En fullständigt kontrollerad modell med alla roderfunktioner, fungerande gasreglage, hjulbromsar och klaffar kan dra en kostnad av 3—4 000 kr, men då har man å andra sidan också utnyttjat alla möjligheter. Det är garanterat svårare att avancera med en modell i denna klass än med ett plan i full skala, och man bör inte ge sig på radiostyrning utan att ha sysslat med annat slags modellflyg tidigare. För att göra markstarter och precisionslandningar fordras plant underlag.

d) Specialmodeller av olika

slag, skalamodeller, flygande eller icke flygande, helikoptrar, autogiromodeller, ornitoptermodeller, sjömodeller, jetdrivna modeller m fl typer ger fantasin fritt spelrum.

e) Raketmodeller har senaste åren tilldragit sig allt mer intresse. SMFF har valt att lansera dem som motvikt till amatörraketerna. Till skillnad från dessa är raketmodellerna försedda med fabriksgjorda laddningar. Fasta regler för flygning och tävling med raketmodeller har nyligen antagits.

Tävlingsverksamheten är av stor vikt, när det gäller att sporra och utveckla modellflygintresset. En nystartad klubb väljer ofta att första tiden vara en ren hobbyklubb, men det är klokt att på ett tidigt stadium lägga in tävlingsmomentet i verksamheten för att så småningom komma därhän att medlemmarna åker till regionala och nationella tävlingar.

Ledarfrågan

Liksom i all annan ungdomsverksamhet ställs stora krav på ledarna. Utöver ganska omfattande fackkunskaper fordras handlag med ungdomar för att det skall bli resultat av arbetet med gruppen. Modellflygförbundet har sedan några år i samarbete med Medborgarskolan hållit centrala kurser för klubbinstruktörer, där deltagarna fått en snabbrepetition av lågfartsaerodynamikens och hållfasthetslärans grunder, en relativt omfattande insikt i ungdomens psykologiska problem och i konsten att leda unga människor i grupp, tillfällen att praktiskt prova olika sorters modeller och i viss omfattning att bygga och konstruera sådana, en grundlig genomgång av bestämmelserna för att få statsbidrag till organiserad klubbverksamhet, en del tips om hur man effektivt utnyttjar kommunala bidrag

samt dessutom en ingående kännedom om undervisningsfilmer i ämnet.

Det är väl värt arbetet att satsa på modellflyg i klubbar. Dels får man en bas att rekrytera medlemmar till segel- och motorflygverksamheten från, dels är det förhållandevis lätt att få kommunala bidrag till ungdomsverksamhet, i varje fall lättare än det brukar vara att få några slantar till fält och hangarer t ex, och har man väl fått foten mellan i dörren, kan man lyckas bättre med sina ansökningar om stöd för annan verksamhet också. Sist men inte minst är det roligt att arbeta med unga människor —entusiasmen i modellflygargrupperna brukar vara enorm.

Modellflygförbundet och KSAK väddar till Din klubb att ta frågan under prövning. Försök hitta rätt man att skicka

(Forts på sid 60)

Kvalitet

Service

Ekonomi

Cessna

ETT NAMN ATT LITA PÅ!

Världens största tillverkare av 1-motorigt flyg
Världens största tillverkare av 2-motorigt affärsflyg

DELTA
aviation ab

Auktoriserade
återförsäljare

Fack BROMMA 10
Tel. 08/289520 - 296600

Prata mindre i radion!

*Generalmajor Gösta Odqvist,
chef för flygstaben,
höll vid KSAKs årsmöte ett anförande
som vi tycker landets flygare
bör ta del av. Så här sa han:*

I KSAKs årsberättelse framgår att den av aeroklubben bedrivna verksamheten har ökat och ökar starkt. Detta måste anses som mycket glädjande. I anslutning till detta och som ett led i den från KSAK drivna flygsäkerhetsverksamheten vill jag från Flygvapnet säga några ord om den alltmer ökande telefonitrafiken i luften med civila flygplan. Inom Flygvapnet har vi observerat att man då och då för långa samtal mellan civila flygplan och Flygvapnets fredsbaser på kanal Filip (frekv 123,3). Genom att dessa civila flygplan flyger på låg höjd har sannolikt förarna den uppfattningen att ingen eller ringa telefontrafik förekommer. Men i ett militärt flygplan som flygs på 10000—12000 m får man en annan uppfattning. Genom att man på den höjden hör många markstationer och många militära och civila flygplan blir trafiken stundom intensiv och innebär svårigheter att "bryta sig in".

Inom Flygvapnet försöker vi att tala så kort som möjligt. Standardiserade uttryckssätt används. Det är därför ett starkt önskemål från Flygvapnets sida att denna telefonitrafik med civila flygplan dels så långt som möjligt sker på rekommenderade frekvenser (122,6, 121,5 eller i undantagsfall 123,3), dels när Flygvapnets frekvenser måste användas, trafiken minskas så mycket som möjligt. Trafikdisciplin på telefoniområdet är även absolut nödvändigt ur flygsäkerhetssynpunkt.

Det är också i högsta grad önskvärt att endast de som genomgått radiocertifikatutbildning tillåts tala i radio. En ökning av de kurser som hittills pågått och kanske anordnande av repetitionskurser samt en ytterligare minskning av ordantalet är i högsta grad önskvärt.

Som framgått i annat sammanhang har CFV (chefen för Flygvapnet) startat en utredning om ökad möjlighet för

civila flygplan att utnyttja militära flygfält. Den första åtgärden blir att undersöka vilka fält man önskar landa på, tider, krav på trafikledning, tändning och släckning av ljus m m.

Från olika håll har man begärt att vi snabbt skall kunna nå en lösning, helst före vintern. CFV är väl medveten om dessa önskemål. Utredningen sköts i sin första fas av Luftfartsstyrelsen och KSAK och ett beslut i ärendet kan komma först sedan önskemålen sammanställts. Utredningen kommer emellertid från Flygvapnets sida att ske med skyndsamt.

*

Slutligen vill jag från Flygvapnet tacka för den rekryteringsverksamhet som direkt och indirekt bedrivs från KSAK sida och som är av mycket stor betydelse för Flygvapnet. Jag vill också lyckönska KSAK till den starkt ökande verksamheten i luften och önskar framgång för kommande år.

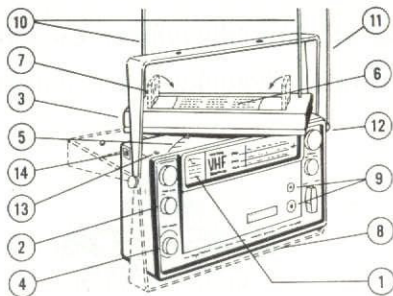
PÄRMAR till KSAK-NYTT

1964, 1965 och 1966

Kr. 4:25

NOVA TECH's AVIATOR II

4-vågs bärbar VHF-
radioejlmottagare
med 14 exklusiva för-
delar



FÖR UPP-
LYSNINGAR
v. g. skriv till:

NOVA TECH AB
Fack
Stockholm 7

ORDET FRITT

Den 24 mars i år upptogs i det närmaste hälften av Dagens Nyheters sista sida av ett reportage från årets fjällveckor vid Ottsjön. Eftersom segelflygsporten vanligen uppmärksammas mycket sparsamt av de stora dagstidningarna, blir man så mycket gladare, när det någon enstaka gång blir möjligt, för en känd representant för svenskt segelflyg av idag, att på ett sakligt sätt informera om vår verksamhet.

Tråkigt nog lämnar sakligheten i ovanstående artikel mycket övrigt att önska. De grövsta felen tillrättalades i en insändare i DN redan den 26.3, men som mycket oroande framstår det faktum, att segelflygkommitténs vice ordförande tydligen svävar i stor okunnighet om vad svenskt segelflyg är och har varit.

Hur kan Rolf Algotson, som i artikeln låter sig kallas "segelflygveteran", ha undgått att höra talas om tex Fi-1 och Slingsby?

Hur kan de senaste årens uppvisningar i avancerad flygning med Mucha Standard ha gått honom totalt förbi?

Att Eskilstuna Flygklubbss Foka använts för uppvisningar i avancerad flygning under Algotsons tid som segelflygchef i klubben, bidrar inte till att förklara hans okunnighet om rådande förhållanden.

Eftersom Rolf Algotson mycket väl borde känna till de förutsättningar varunder segelflyget i Polen arbetar, kan man inte uppfatta hans jämförelser mellan svenskt och polskt segelflyg annat än som ett avsiktligt vilseledande.

Som klartext framstår däremot hans förslag om femtio öre per start till en "segelflygets Orvar Bergmark". Vem minns inte att han redan för

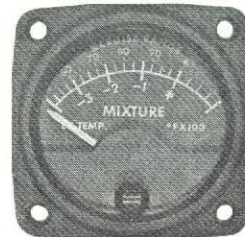
tre år sedan — i Eskilstunapressen — lät utropa sig till "rikstränare"?

Av artikeln i DN framgår att Algotson känner till, att avancerad flygning med segelflygplan inte får utföras utan särskilt tillstånd. Det framstår som synnerligen beklagligt, att mindre erfarna segelflygare och till och med rena turister — genom Algotsons verksamhet vid Ottsjön — lockats till brott mot gällande bestämmelser. Anser möjligen segelflygkommitténs vice ordförande, att brott mot svenska lagar och bestämmelser är tillåtet, om en av lagbrytarna och deras verktyg hämtas från utlandet?

Med anledning av vad som sålunda förevarit, föreslår jag att KSAK, för att behålla fullt förtroende hos anslutna klubbar och enskilda medlemmar, tar frågan om segelflygkommitténs sammansättning under omprövning.

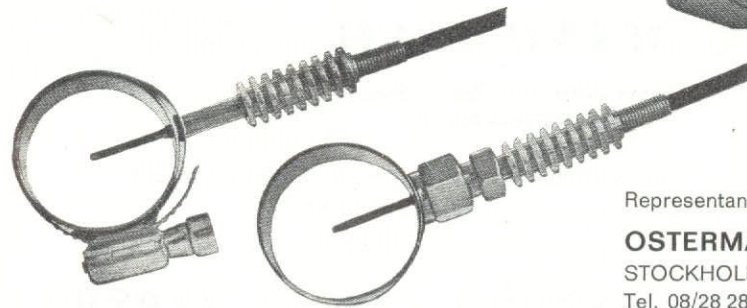
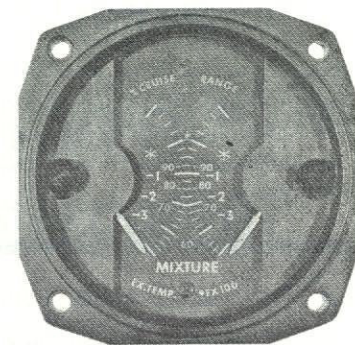
Lars Wahlström

ALCOR AVIATION INC.



ALCOR UTRUSTNING FÖR
BLANDNINGSKONTROLL
OCH FELSÖKNING

Ger bättre bränsle-ekonomi
Mindre motorslitage



Representant:

OSTERMANS AERO AB
STOCKHOLM-BROMMA 10
Tel. 08/28 28 40

Varför inte ...

(Forts från sid 57)

ka till en instruktörskurs och sänd in en preliminär anmälan redan nu. Förfrågningar ställs till Sveriges Modellflygförbund, Lammhult, 1 frågor som gäller kurser kan man även få besked av timlärare C-G Sundstedt, Norrlandsgatan 34 B, Uppsala, tel 018/11 59 36.

För Sveriges Modellflygförbund

C-G Sundstedt

NOVA TECH och

AVIATOR II

nu i Stockholm!

För att komma närmare flygsportens centrum har vi flyttat vårt kontor från Göteborg till Stockholm.

Ny adress:

NOVA TECH AB

Fack

Stockholm 7

Begär prospekt med detaljerade uppgifter om NOVA TECH VHF-flygplansmottagaren, radiopejlmottagaren med de särskilda egenskaperna.

MANOMEKO

**Flight Instrument Repair Station
Certificate No. 41**

Årskontroller, reparationer och översyner av flyginstrument.

Snabba leveranser, humana priser.

Nyöversedda gyroinstrument till försäljning.

Box 645, Sundbyberg 6 - Tel. 08/29 69 00

Olycksfallsförsäkring för flygförare

Som bekant gäller inte vanliga olycksfallsförsäkringar för förare av flygplan, men i de flesta fall torde dock klubbarna ha ordnat med sittplatsförsäkring för förarplatsen. För de klubbmedlemmar, som emellertid önskar försäkring med högre belopp än sittplatsförsäkringen eller flyger oförsäkrade plan, finns möjlighet att teckna individuell flygolycksfallsförsäkring genom klubbens försorg.

För grundbeloppen 1 000 kr vid dödsfall och 2 000 kr vid full invaliditet samt läkekostnadsersättning till obegränsat belopp under högst 3 år är årspremien för flygning med

	dödsfall	invaliditet	Summa
enbart motorflygplan	3:—	2:—	5:—
enbart segelflygplan	2:50	5:—	7:50
både motor- och segelflygplan	3:—	5:—	8:—

För exempelvis försäkringsbeloppen 10 000 kr vid dödsfall och 50 000 kr vid invaliditet blir alltså årspremien för de olika kategorierna resp 80 kr, 150 kr och 155 kr.

Blir antalet deltagare minst 10 kan kollektiv försäkring tecknas och rabatt å premien erhållas enligt följande skala:

10—29 personer	20 procent
30—75 ”	33 1/3 procent
över 75 ”	50 procent.

Försäkringssummorna, som vid kollektivförsäkring måste vara lika för alla deltagare i försäkringen, bestäms av klubben. Namnlista på deltagarna sändes till KSAK, som vidarebefordrar densamma till Trygg-Fylgia. Försäkringsbrevet sändes sedan direkt till klubben, som betalar premien och i sin tur inkasserar av de anslutna medlemmarna.

SCAN-GUIDES

European VFR - Guide

Äntligen en prisbillig VFR- handbok för utlandsflygaren!

Täcker hela Västeuropa.

Mer än 250 flygplatskartor.

Inflygningskartor till alla flygplatser med speciella trafikregler.

Alla kom. frekvenser som behövs.

Nav.frekvenser till radiofyrar på och i närheten av flygplatserna.

Ärlig rättelsetjänst.

Kvalitetspärm i vinylplast med 6-ringad mekanism som skonar bladen.

Behändigt A5-format.

I priset ingår 1:a årets rättelsetjänst.

60:-

Mot postförskott

SCAN-GUIDES

ÖRNSKÖLDSVIK

KSAK har åtagit sig att insamla önskemålen från anslutna flygklubbar och luftfartsstyrelsen har tillskrivit samtliga flygföretag med tillstånd till luftfart i förvärvssyfte med undantag av reguljär luftfart och begärt ifrågavarande uppgifter. Övriga flygplanägare och/eller privatflygare anmodas härmed att före den 15 juli 1966 till luftfartsstyrelsen insända uppgifter angående behov och önskemål i enlighet med bifogade frågeformulär.

(Informationscirkulär 31/1966)

T I L L S A L U

ERCOUPE 415 D

820 tim. s.g.ö. nybesiktigad, mörkerutrustad och med separata roder samt i välvårdat skick. Pris: 20.000. K. Lindblad, box 91, Skurup, tel. 0411/417 30, 040/621 67.

Flygkropp med landningsställ Piper Cub J 2

Instrument, skidor, hjul. Motor: Continental 65 hk, gångtid 365 timmar. Säljes eller bytes mot bra förslag. Svar till Östen Tollberg, Österlånggatan 52, Malmberget. Tel efter kl 1900 0970/228 55.

MOTOR-SPATZ sælges

Årgang 1963, kun fløjet 25 starter, motorgangtid 15½ time, god tilstand. Pris ca 20.000 kr kontant eller med bankgaranti. Anvises af biografejer Ejv. Nielsen, Kalundborg, tlf. 03515 Kal. 1650.

1 st SYRGASAPPARAT

Scott Portable Oxygen System, komplett ny. Tel 08/62 80 30.

Auster-motor Lycoming 0-290-3 renoverad.

Jönköpings Flygklubb tel. 036/11 37 92

PRIVATFLYGARE!

Flyg till VISBY varje weekend. Hyr en sommarstuga och ev bil. Betalas genom att flygplanet disponeras ett visst antal timmar av stugägaren.

Närmare upplysningar tel 0498/700 22

D I V E R S E

Flyg Cherokee 180-C

I Lunds Flygklubb. Efter rabattsystem ner till 60:—/tim.

Handbok i radiotelefonering och -navigering

Tredje upplagan utkommen i augusti 1965. Översedd, förbättrad och utökad. Plastpärm. A5-format. Ombärlig vid certifieringar. Rekommenderas av KSAK och myndigheterna.

Sändes portofritt mot 30:— till pg 59 46 85, Lennart Hedberg D K V 6a, Karlstad.

Duplicerat kompendium i navigation

omfattande kravet för privatflygcertifikat, kr 25:—. J-O Vossman, Delsbo, tel 0653/151 51.

Nästa nummer utkommer omkring 15 sept

Annonssmanus bör vara red tillhanda senast den 20 augusti.

2 kr per millimeter

(spaltbredd 62 mm) är priset på radannonserna i KSAK NYTT. (Anslutna flygklubbar, deras medlemmar och KSAKs direktanslutna medlemmar erhåller 35 % rabatt på icke kommersiella radannonser.



Kunde vi sätta vingarna någon annanstans?

Bland flygplantillverkarna anser Piper att ett flygplan skall vara lågvingat för bättre sikt, medan Cessna anser att ett högvingat flygplan ger bättre stabilitet.

När vi konstruerade MFI-9 valde vi en kompromiss nämligen det medel-högvingade flygplanet. Detta konstruktionssätt är orsaken till TRAINERS exceptionellt goda stabilitet, prestanda samt runt-om-sikt (man har faktiskt sikt såväl över som under vingen).

Andra fördelar med detta vingarrangemang är god åtkomlighet t.ex. vid "snöröjning" — stege ej nödvändig — en markfrigång som klarar flygfältsflaggor och snövallar. I hangaren kan TRAINERN stuvras på minimiutrymme då vingarna i allmänhet går in under de högvingade och över de lågvingade flygplanen.

Ring eller skriv till oss om Ni vill veta mera om MFI-9 B TRAINER.

AB Malmö Flygindustri

Vattenverksvägen, Fack, Malmö 1 - Tel 040/93 47 10

