



RIKSSEGELFLYGTÄVLINGEN

Nike ersätter Guldvingen

Sedan Eskilstuna Flygklubb förra året tog hem Guldvingen för gott, har man sett sig om efter en värdig efterföljare till Gösta Fraencels

populära segelflygtrofé. Och en sådan har man verkligen funnit, Nike, segergudinnan, en brons-skulptur utförd av Tore Strindberg efter före-

SEGELFLYGET OCH PUBLICITETEN

— en insändare ...

Segelflyget har den senaste tiden, i synnerhet innevarande säsong tycks det mig, fått en ovanligt förnämlig, good-will-betonad publicitet. I en mångfald landsortstidningar, men även i s k rikspress, har klatschiga bilder, stort uppslagna eftersom segelflyget liksom seglingen är en fröjd för kameramännen, ackompanjerat texten. Det tycks inte heller ha varit så, att segelflygklubbarna initierat reportagen. Istället är det nog så att tidningsmännen kommit därför att segelflyget och sportens utövare dragit uppmärksamheten till sig.

Men inga ljusa sidor utan skuggor ... Segelflyget, liksom flyg över huvud taget, drabbas allt emellan av haverier, mer eller mindre svåra. För segelflygets del oftast mindre svåra, eftersom fart och tyngd, vilka jag föreställer mig är utslagsgivande faktorer, här inte är så stora. Och även när haverier inträffar är tidningsmännen och radioreportern framme för att höra vad som hänt.

Men då är de minsann inte alltid så välkomna; det finns tydligen folk som anser att journalister ska motas bort. Låt mig dra ett konkret exempel!

Söndagen den 26 juni, dagen efter midsommardagen, havererade en Weihe ur Stockholms Segelflygklubb i ett grustag vid Älta. Jag blev på eftermiddagen uppringd av Dagens Nyheters flygreporter, Lars Dahl, som fö är utbildad privatflygare och som skrivit en uppmärksam artikelserie om segelflygning hos SSFK, i våras vill jag minnas. Han var rent ut sagt förtörnad: han hade ringt till gruppchefen, men denne deklarerade: "intet bör säjas, i varje fall inte från mig". Följaktligen ringde han till mig i egenskap av luftfartsstyrelsens PR-man för att få fram fakta i saken.

Varpå även jag ringde denne gruppchef. Oanträffbar; skulle eventuellt träffas framåt kvällen. Jag frågar då hans fru, som också är aktiv segelflygare och i hög grad inblandad i klubbens affärer, varför haveriet inte anmäls till kontrollcentralen på Bromma, vilket ju skall

bilden i Louvren, Nike från Samotrake (omkr. 260 år f. Kr.), framgrävd år 1863. Vår Nike är en gåva från konstvännen och flygfrämjaren Osvald Arnulf-Olsson, Göteborg. Patinerade gipsavgjutningar av konstverket kommer att tilldelas intektningsinnehavarna som "miniaturer".

göras enligt bestämmelserna.* — Nej, man skulle komma in med en skriftlig rapport om saken så småningom ...

Jag fortsätter att ringa, till Skarpnäck och Gud vet vart. Stumt, överallt *talande* stumt. Upprepade gånger ringer jag till KC för att höra efter om någon rapport kommit. Jo, om ett mindre haveri med ett motorflygplan i Dalarna, då ett landställ kvaddats. (Här hade det alltså ansetts befogat att rapportera!) Jag ringer till tjänstgörande luftfartsinspektören. Nej, han vet intet mer än att haveriet med segelflygplanet inträffat — detta till DN-reportern. ("Klart att dom ska rapportera till KC — det är deras skyldighet, eftersom flygplanet med all tydlighet är till minst femtio procent havererat ...").

Vid 22-tiden får jag telefonbesked från DN, at Lars Dahl träffat på en "vit man", som visserligen inte vet något om haveriet men i ledning av sin stora erfarenhet kan bedöma hur det hela *kan* tänkas ha gått till.

Men alla "ansvariga" kniper käft. S k gentlemen's agreement?

Vilka slutsatser kan man dra av denna sorgliga inställning till publicitet? Tja, förutom att det hela är alldeles sällsynt omdömeslöst ger det skäl till en genomgång av vårt välförhållande till inte bara pressen utan massmedia över huvud taget. Vi måste nämligen minnas — något som jag dagligen får bevis för i mitt arbete — att massmedia numera är även radio och TV. Båda har provinsorganisationer som byggs ut i snabb takt, och som har minst lika höga krav på nyhetsbetjäning.

Och det är just där knuten ligger. Nyhetsservice. Tro inte att en tidning, eller något massmedium över huvud, låter sig avspisas av snorkiga gruppchefer eller andra med att "här lämnas inga nyheter, för så har vi kommit överens". Då forskar man fram nyheterna på annat sätt. Och då är faran överhängande att källorna blir grumliga. Det ser vi dagligen bevis för.

* Det skadar kanske inte att Herrar Gruppchefer tar sig en titt på Art 211 i KSAK:s Segelflyghandbok. Där står följande att läsa under rubriken Rapportering:

Då glid- och segelflygplan lidit skada kan ha betydelse för dess luftvärdighet, eller då svårare skada på person eller på tredje man tillhörig egendom uppstått, åligger det flygplanets ägare att snarast möjligt telefon- eller telegramledes anmäla det inträffade till luftfartsstyrelsen eller till trafikledningen på närmaste flygplats.

Så snart ske kan, skall flygplanets ägare dessutom insända en på särskilt formulär upprättad, skriftlig anmälan till luftfartsstyrelsen och till KSAK (haverirapport).

Red.

Jag vet redan gensagan från gensträviga, om "segelflygets anseende" måna: "dom skriver så ovederhäftigt". Jaså, men "dom" skriver vederhäftigt när det gäller good-will-betonad publicitet? Då är det sannerligen inte fråga om censur. På sin höjd skratrar man om reportern missuppfattat en eller annan fackterm. I stort sett var det ju riktigt. Och det var "fin reklam".

Av allt som hänt den senaste tiden — och av hänsyn till det uppsving som inte minst segelflyget fått *måste* många av klubbarna tänka om i fråga om nyhetsförmedlingen. Och glöm då inte att nyhetsförmedling även inbegriper förklubbade dåliga nyheter!!! Det är detta som med en modern term kallas kontaktskapande verksamhet; klubbarna bör fästa långt större vikt vid den. Se på idrotten för resten!

Mitt förslag är att klubbarna tar upp public relations på programmet. Det är sannerligen för tid. Det behövs inte alls någon organisation eller ny styrelsemedlem: vad som krävs är en i bästa mening nyhetssinnad PR-man eller -kvinna. En kvinnlig medlem har fö ofta triumf på hand; inte så att hon ska "charma bort" frågvisa reportrar utan därför att hon lättare kan sätta sig in i deras position.

Åter till denna "incident" med Weihen som havererade i grustaget. Då hade väl tidningen inte en rad, förstås, eftersom man *visligen* solidariskt knep käft i ansvariga kretsar? — Jo var så säker: då'n efter finns en stor bild på "ettan" i DN av det uppenbarligen svårt havererade flygplanet, med uppgifter om hur det hela antogs ha hänt. Och Expressen "följer upp" med en bild över hela första sidan, som domineras av den kvaddade kärran.

Nå, hade de "ansvariga" då lyckats i sitt dolska uppsåt att mörklägga hela affären?

Slutbetyg om deras handlande: dumt och omödeslöst.

Lennart Olander

PR-man i Luftfartsstyrelsen

... och Red:s kommentar:

Det är med nöje KSAK-NYTT ger publicitet åt flygjournalisten Lennart Olanders insändare. Den har tvivelsutan en stor mission att fylla. Vi passar på att samtidigt deklarera vår egen insats i mörkläggningsstendenserna.

Gång efter annan dras publicitetsfrågor upp inför KSAK:s årsmöte, vid segelflygchefsmöten och vid improviserade överläggningar mellan representanter för KSAK och flygklubbar. Man efterlyser "större intresse från pressen för flygfrågorna".

Genom Lennart Olanders benägna medverkan har KSAK under en tid kunnat följa vad som skrivs i en stor dagstidningsgrupp om vår och de anslutna klubbarnas verksamhet, och det är sannerligen inga småutrymmen som ägnas vårt

arbete. Vanligtvis märker man att de intervjuade klubbarnas folk bemödat sig om att hjälpa journalisten till rätta, åtminstone när det gäller att berätta om en pågående flygskola eller en värdefull insats i skogsbrandflygets tjänst.

Journalisten är i sin yrkesutövning nödsakad att berätta från områden som han själv inte behärskar. Hans uppgift är vidare att skaffa fram så mycket fakta som möjligt kring en aktuell händelse och att sammanställa dessa fakta i en redogörelse som i trycket presenteras både fackmännen och den stora skaran oinitierade.

Klubbfolket måste inse hur viktigt det är att journalisten även när det gäller haverier och olyckstillbud får saklig information av specialisterna. Att vågra att lämna upplysningar kan i ett sådant fall vara ett sabotage mot privatflyget och allvarligt hot mot det arbete som KSAK och flygklubbarna ständigt bedriver för att skapa och sprida flygsinne.

Pressen skall presentera nyheter. Journalister skall skaffa fram nyhetsmaterialet. Fackmannen slutligen skall utlämna alla fakta kring händelsen. Detta är den bästa garantien vi har för att reportaget i sin slutliga form får en vederhäftig prägel och en välvilligt förstående behandling.

Georg H Dérantz.

STRÖMSTAD-NÄSINGE FLYGPLATS

Då man hör att Strömstad-Näsinge flygplats inte tycks vara känd i flygkretsar, har det syntts mig nödvändigt att ge en del upplysningar om platsen och dess omgivning.

Flygplatsen är belägen 1,5 mil från Strömstad. God vägförbindelse finns med staden. Körtiden med bil är 10—15 min. Buss går förbi flygplatsen till Strömstad, och dessutom finns taxistation invid fältet. Beträffande data vad gäller fältet se AIP Sweden.

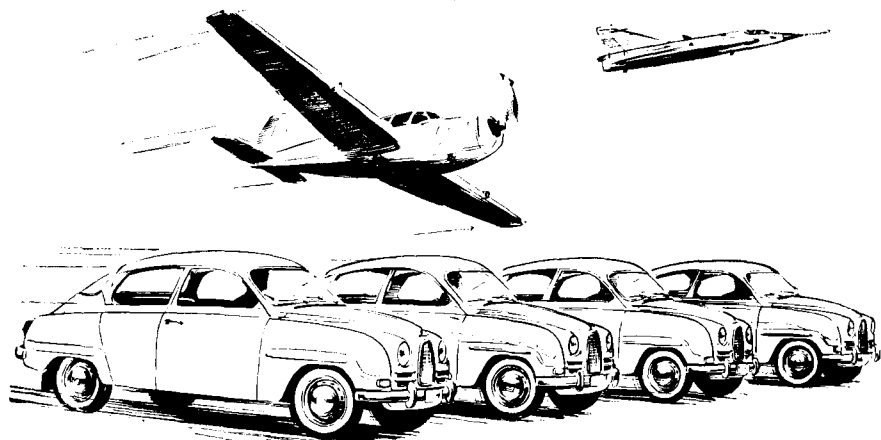
Utflykts- och rekreatiomål: Svinesundsbron, belägen 1,45 mil från flygplatsen, förbinder brödräländerna med varandra och i dess närhet har vi Europas största tältvaruhus. Idefjorden bjuder på många vackra vyer och där finns också historiska minnesmärken, såsom vid Hällesmörk, där en sten är rest minnande om att här satte Karl XII sina skepp i sjön, sedan han låtit draga dem över land hela vägen från kusten i Strömstad.

På kajen i Strömstad säljes dagsfärska räkor till mycket humana priser. Staden erbjuder trevliga badrestauranger med vacker utsikt ut över Strömfjorden, och i fonden kan blickas de kända Kosteröarna. Där kan man njuta av Sveriges saltaste bad. Goda båtförbindelser finns från staden till öarna.

Näsinge den 15 juni 1960.

Stig Carlsson
Folkskollärare

FLYG-LOTTERIET



Fyra nyaste SAAB 95 samt "Flygfisken" — den populäraste plastbåten från Malmö Flygindustri med fartsäker Crescent-motor — Toppvinster med flygkvalité — och Philips TV och transistor-radio — kameror och massor med förnämliga högvinster.

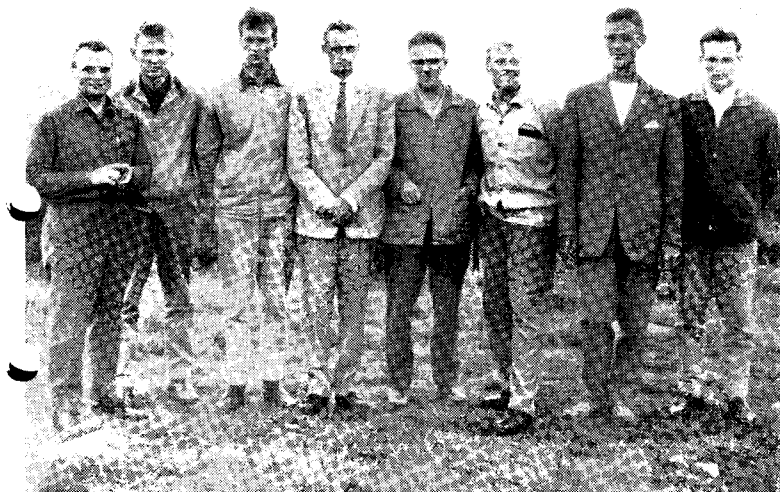
LOTTPRIS

3:– kr

DRAGNING

den 4 oktober 1960





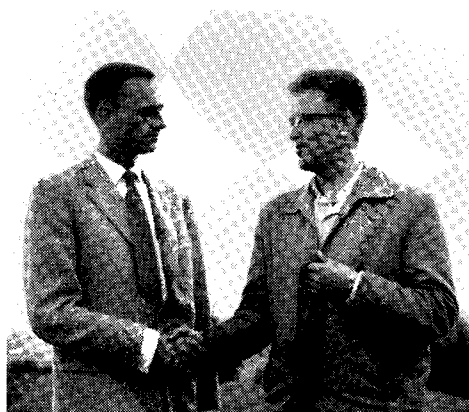
Trivsamt T-kurs på Älleberg

Ätta unga segelflygare, som nådde särskilt lovande placeringar under Rikssegelflygtävling-förra sommaren, har i år tilldelats Tempostipendier för att få tillfälle att gå igenom en träningskurs på Älleberg 2—10 juli. Träningen har bedrivits som en tävling efter samma regler som tillämpas vid SM och nu kan man bara hoppas att en hel del av stipendiaterna skall dyka upp på resultatlistan i nästa SM, som anordnas på Älleberg 1961.

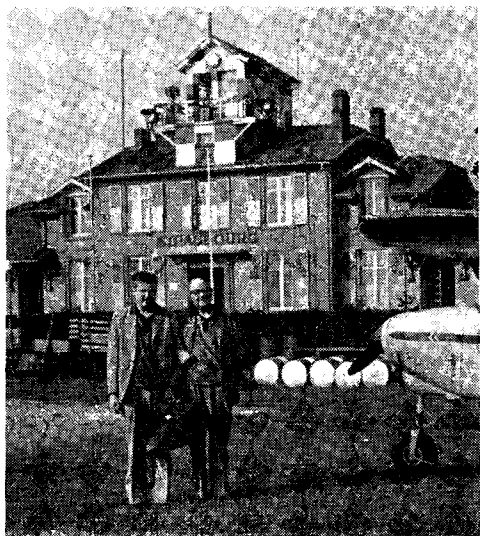
Om planerna kunde KSAK-NYTT berätta redan i november 1959, men namnet T-kurs är nytt. Det alluderar både på Trivseln, Träningen, Tävllandet och Tempo och om man så vill kan man ju också blanda in Termiken, utan vilken T-kursen aldrig skulle ha kunnat genomföras.

En av deltagarna, Anders Östenberg från Uppsala Flygklubb rapporterar:

Forts. sid. 23



Stora bilden: Deltagarna i T-kursen på Älleberg 1960, fr v Sune Gustavsson, Eskilstuna Fk, Kurt Fridén, Lidköpings Fk, Bengt Karlsson, Jönköpings Fk, Lars Johnsson, Stockholms Sfk, Anders Östenberg, Uppsala Fk, Leif Carlsson, Eskilstuna Fk, Bengt Jansson, Halle-Hunnabergs Fk och Jan Jonasson, Värmlands Fk. — Lilla bilden: T-segraren Lars Johnsson (t v) gratuleras av 4:an Anders Östenberg.



Etappen Malmö—Hannover—Strasbourg klarade vi den 17 juni och återsåg med glädje förvaltningsbyggnaden som mest av allt liknar ett av kråkslotten i Stockholms skärgård. (Bild.) Återseendets glädje var för övrigt ömsesidig. Personalen på de utländska flygplatser vi hunnit besöka tycks ha ett utomordentligt minne och man får överallt ett mottagande som tycks tyda på att man just suttit och storlängtat efter CDA och dess svenska besättning. I sanning en föredömlig service!

18 juni fortsatte vi Strasbourg—Genève—Montpellier—Barcelona—Valencia. Genève angjorde vi på förmiddagen och gick därför mig om upplevelsen att se gatubelysningen tändas nere i staden, medan man ännu har aftonsolens gnistrande i Mont Blanc och de kringliggande alptopparna.

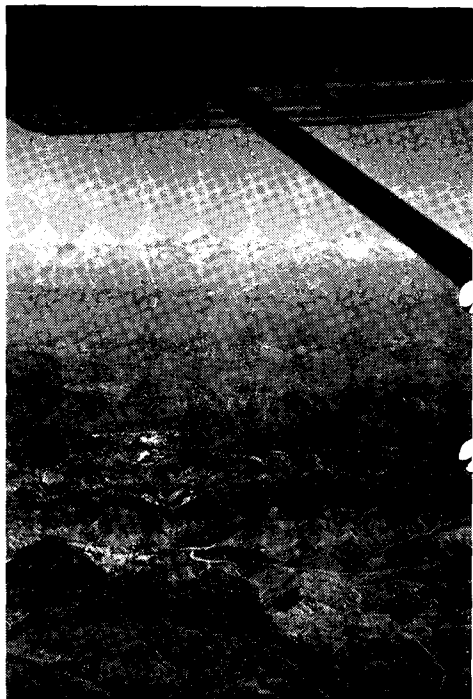
I Barcelona hamnade vi mitt i ett rally. Funktionärerna kom och slet av oss papperen och det tog en bra stund att klara ut för v¹ derbörande att vi verkligen inte var ordentligt föränmälda, eftersom vi helt enkelt inte tillhörde rallydeltagarna.

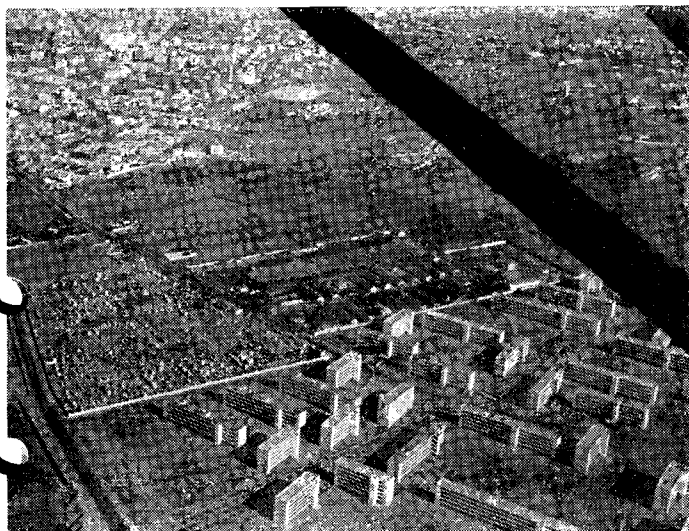
Willard Ringstrand



Den 15 juni kl. 13.00 startade vi vår Afrika-semester, berättar Willard Ringstrand för KSAK-NYTT. Vi det är förutom kapellmästaren själv hans maka Viran, sonen Olle och fjärde familjemedlemmen SE-CDA, en stor och duktig Tri-Pacer.

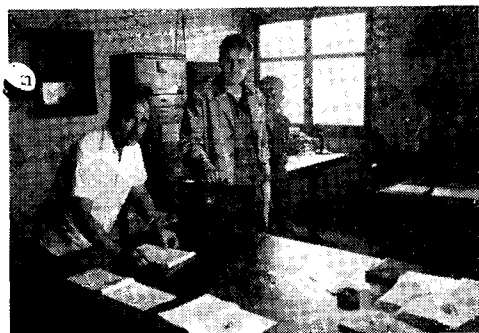
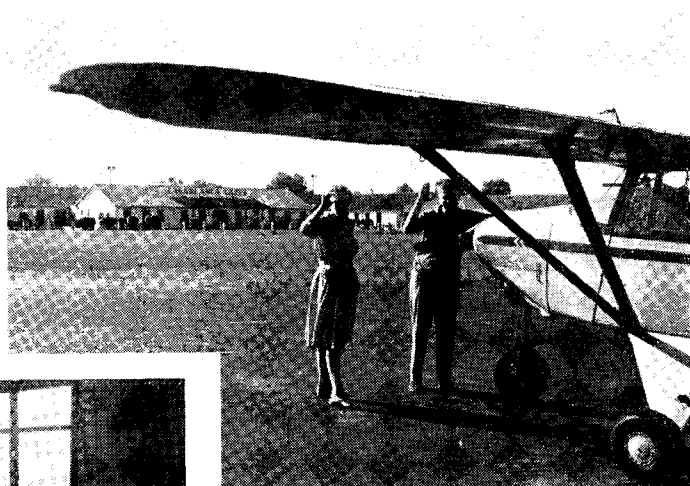
Vi fastnade en dag i Malmö på grund av dåligt väder. Jag har ännu aldrig kunnat undvika att fastna på ett oväder just i Malmö, hur det nu kan komma sig. Nu blev alltså 16 juni Dagen som kom bort.





på nya äventyr i Afrika

med Viran,
Olle och
globetrot-
tern CDA



Vi tog det lugnt i Valencia. Viran tog en titt på Valentias flygarmonument, ett av de många krigsminnen, som finns att beskåda nere i Europa. (Bild.)

Nästa dag bjöd på spännande flygning över spanska Sierra Nevadas otillgängliga bergstrakter. (Bild.) Färden gick Valencia—Malaga—

Tanger. Vi funderade faktiskt på att gå ner i Granada, som vi passerade i höjd med de kringliggande bergstopparna. Vi avstod emellertid när vi sett flygplatsen djupt nere i en bergsgryta och den klättringen föredrog vi att spara till ett lägligare tillfälle.

Malaga visade sig vara en trivsamt småstad. Flygplatsvakten poserade välvilligt för fotografen, sedan han avväpnat sig och ställt den skräckinjakande "kanonen" åt sidan. (Bild.)

Tanger—Casablanca blev nästa dagsetapp. Det är ett sällsamt landskap man här får uppleva. Kusten verkar vild och otillgänglig. Vi var inne och tittade i några av de otaliga sjörövärgrottorna vid Tanger. De måste ha varit ointagliga på den tid när de var bebodda av sina vildsinta härskare.

Väldiga slättområden omväxlar med avskräckande klippterräng. Landningsmöjligheterna längs denna Afrika-kust är antingen hopplösa eller utomordentliga. Någon halvdan terräng lyckades vi inte uppträcka.

I Casablanca sjöd staden av liv. Även här hade man sökt sig till stadens ytterområden för att få utrymme för den moderna höghusbebyggelsen. (Bild.) Vi fann en skyddad vrå på flygplatsen, (Bild) där eljest fransmännen leker med sina Caraveller på ett sätt som stundom kan bli ganska besvärande. En fransk Caravellpilot misssällan chansen att genom ett extra varv runt ena hjulstället blåsa igenom åskådarna vid fältstaketet med tjockt afrikanskt flygplatsdamm, som är något alldeles extra.

Vi stannade i Casablanca den 21 juni, bl. a. för att komplettera vår utrustning. För all sydgående flygning från Casablanca krävs en specialutrustning, med undermediciner för diverse afrikanska farsoter och med en noggrant specificerad säkerhetsutrustning. Dessa uppgifter borde svenska piloter kunna få redan innan man lämnar hemlandet! Nu klarade vi oss bra, tack vare den oändliga hjälpsamhet som all flygplatspersonal visade oss. Vi hade förstås också en hel del tur.

Tänk bara, vad som hände, när vi frågade en ung dam om vägen till en badplats. Hon erbjöd oss plats i hennes bil, vi fick vårt bad och en god middag hos flickans pappa, som var läkare och hjälpte oss med vår medicinutrustning. Signalpistol och föreskrivet antal signalpatroner fick vi låna av Air France! Det var ett tillmötesgående utan gräns, varhelst vi visade oss. Och så fick Viran köpa väv till signaldukar, 18 meter, som skulle användas vid nödlandning efter ett figursystem, som jag själv bemödade mig om att plugga in. Den detaljerade instruktionen kunde ju förolyckas i samband med en eventuell nödlandning. Just nu håller Viran på att sylakan av all den fina väven, hälften av dem

kommer visserligen att bli röda, men det får väl duga som underlag för en morgontrött kapellmästare.

Den 22 juni kom vi i alla fall iväg Casablanca—Agadir. Där skyndade jag mig att ta en bild av Tri-Pacern, när klockan slog 12.00. Skuggan av flygplanet ligger som en lodprojektion mot den heta marken. (Bild.) Så fortsatte vi Agadir—Sidi Ifni, där vi beslöt att vända. Kalla havsströmmar gör nämligen att temperaturen under månaderna juni—juli ständigt ligger omkring dagpunkten. Ena stunden kan bergen skådas i klar sikt för att någon mån senare ligga insvepta i en mjölkigtjock dimma. Vi fick en utomordentlig hjälp av flygplatspersonalen. (Bild) av clearingen publicerar vi med ett tack för all god hjälp.)

Den 23 juni anträdde återfärden. Sidi Ifni—Agadir—Marrakech och den 24 juni Marrakech—Casablanca—Tanger. I Tanger stannade vi i den 27 juni, badade både i Atlanten och Medelhavet och hade det lugnt och skönt.

När vi den 27 juni fortsatte vår färd Tanger—Gibraltar—Alicante var det för att landvägen göra en avstickare till Benidorm, 4 mil N Alicante, där gamle vännen Rolf Botvid med maka, Marianne Gyllenhammar, och två tvillingpojkar för en behaglig tillvaro som värdshusvärd. (Bild.)

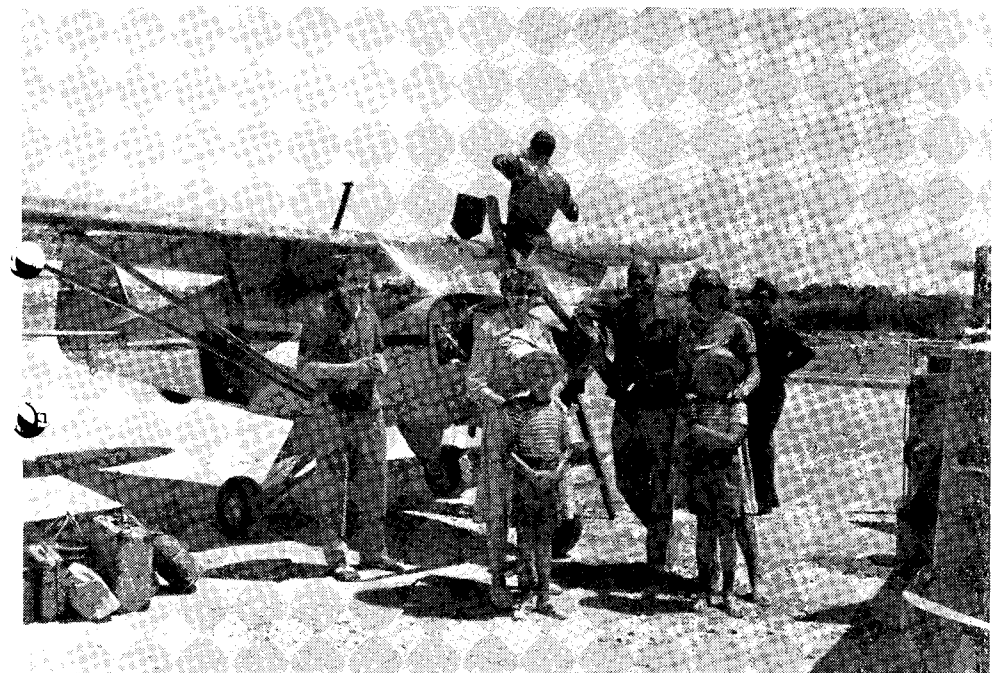
29 juni gjorde vi en avstickare Alicante—Ibiza, där militären gjorde svårigheter, när vi ville lämna ön. Via höga militära myndigheter i Madrid klarades emellertid svårigheterna på 45 minuter och så bar det åter iväg Ibiza—Mallorca, där vi badade månaden ut.

Mallorca—Barcelona—Valencia blev juli månads första dagsetapp. Det blev nytt uppehåll i Valence, eftersom där inte fanns någon tullmyndighet. Detta visste man tydligen inte när man skickade iväg oss från Barcelona.

På morgonen den 2 juli fick vi emellertid klarsignal för sträckan Valence—Lyon, där tullade ut och fortsatte Lyon—Bern—Stuttgart.

3 juli kom vi till Sverige igen via Stuttgart—Kassel—Hamburg—Malmö. Vi hade tänkt fortsätta, men naturligtvis (!) blev det ett nytt väderstopp i Malmö, och vi kom iväg först den 4 juli. Vi traskade hem till Stockholm via Göteborg och lyckades genom denna raffinera-manöver undvika en front som tvingade ner ett par andra flygare med samma mål i Hultsfred respektive Jönköping.

Så var den semestertrippen till ända. Men redan den 16 juli hälsade vi på i Stuttgart igen. Med flygets hjälp försvinner alla avstånd. Pigg och utvilad när man bestämmelseorten. Gotr och lugnt sover man på nätterna och man hinner se och uppleva oändligt mycket mer än den som jäktar fram på marken.



Liksom vid tidigare tillfällen hade KSAK tagit ut de tre bästa från senaste SM att representera Sverige i VM. Sålunda ställde Pelle Persson och Irve Silesmo upp i standardklassen och Sven "Fakiren" Jonsson i öppna klassen. Pelle och Fakiren flög Zugvogel IV och Irve Ka 6.

Träningsveckan var upplagd i tävlingsform så att tävlingsledningen fick pröva organisationen och göra eventuella förbättringar tills själva tävlingen började. Siktförhållandena i kölområdet var nog det som vållade piloterna störst huvudbry, ty sikten var i regel aldrig över 8 km. Det var som att flyga i en tratt.

SVENSKEN

Något brakväder bjöd inte träningsveckan på heller utan det var att gnetta sig fram. Superflygplanen, som in jagade en viss fruktan, visade sig inte kunna hänga med, vilket var välgörande, för vi kände oss onekligen litet nedklämda vid anblicken av alla fina nykonstruktioner. Polackerna visade dock från början sin goda klass såväl när det gällde utsökta konstruktioner som fina piloter, och påkostad utrustning. Deras piloter "formationsflög" för det mesta, vilket gav dem större chanser att finna termik. Då samtliga polska hämtningsbilar var försedda med radio kunde öppna klassens flygplan även hjälpa fram Wireks bil (standardklassen). Det polska samarbetet var mönstergillt och någonting att ta efter. Deras utrustning var genomtänkt i detalj och ack så påkostad. Då polackerna dessutom var finfina kamrater var det inte så underligt att det var kö vid deras parkeringsplats dagarna i ända.

Första tävlingsdagen: Hastighetsflygning tur och retur Koblenz, 172,2 km.

Start klockan 13 sedan öppningsceremonierna klarats av på förmiddagen. Vädret ganska gott efter kölnförhållanden, d. v. s. medelmåttigt. Ingen molnflygning tillåten. De 25 släpflygplanen fick upp alla i luften på kort tid. Makula och Popiel från Polen gick över mållinjen sida vid sida med 75 km. medelhastighet och vann därmed dagen följt av Schreder, USA. Rolf Hossinger från Kristianstad, som numera bor i Argentina och även tävlade för detta land placerade sig fyra. Fakiren blev 15. man i öppna klassen. Pelle 7:a och Irve 31 i standardklassen. Dagsbästa i standardklassen

var Fritz, Österrike med Witek, Polen på andra plats.

Andra tävlingsdagen: Distansflygning på kurslinje (mot Kiel).

Vädret såg bättre ut än tidigare. Det blev ganska lång väntan men radarn efter färdvägen rapporterade att grupper av segelplan arbetade sig allt längre norrut. I öppna klassen kom Makula, Polen längst med 380 km tätt följt av landsmannen Popiel. Rolf Hossinger blev trea med 366 km. Fakiren försökte flyga runt Hamburg på östsidan och damp ner i hamburgstrakten, vilket gav en ganska kraftig reduktion på kurslinjen. Med sina 297 km blev

tog VM-titeln

han dagstia och arbetade sig totalt upp till elfte.

I standardklassen vann Witek, Polen dagen med 370 km följt av Fritz, Österrike. Pelle gjorde goda 345 km och blev åtta, vilket totalt förde upp honom på sjätte plats. Irve blev med sina 143 km tjugioåttonde man eller 29. sammanlagt. Nästa dag vilodag.

Tredje tävlingsdagen: Fri distansflygning.

Vädret ser bra ut. Cowboy Jensen frågar på briefing om man räknar tre- eller tolv milsgräns vid tyska kusten. Allmän munter. Jensens fråga skulle nämligen visa sig berättigad ty inte mindre än 46 piloter gjorde över 400 km. De flesta landade på ön Fehmarn och längre norrut kom man inte då Tyskland tog slut åt det hållet (sträckor utanför Tyskland räknades inte).

Dagen gav många tusenpoängare, inte mindre än 16 stycken. Längsta räknade sträckor var 491,4 km. Fakiren landade i Danmark i ett femtiomilaförsök. Tyvärr fattades 10 km. Till tyska gränsen blev det för Fakiren 472 km, vilket resulterade i dagselva och likaledes 11. plats totalt.

Pelle hade otur och måste landa vid Bremen 251 km vilket gjorde att han totalt åkte ned på 17 plats. Irve följde fehmarngänter och presterade 471 km vilket gav dagsplacering 15 och totalt 25. plats.

Dagens sensation var Schreders landning i Östtyskland. Allt avlöpte emellertid bra och han kom tillbaka nästa förmiddag. Händelsen gjorde att svenska pressen plötsligen upptäckte att ett Segelflyg-VM pågick. Men sedan blev det visst lika tyst om tävlingarna igen.

Fjärde tävlingsdagen: Hastighetsflygning till Oerlinghausen 162 km.

Bra termik. Idag skulle det bli Polens dag, det förstod man på förhand. De tre polackerna passerade också startlinjen i god formation och med kanonfart. Ingen väntade emellertid att de polska piloterna skulle flyga sträckan så fort, eller vad sägs om 128,7 126,4 samt 125,9 km

femta och låg totalt på sjätte plats. Hossinger hade arbetat sig upp till andra plats i öppna klassen, där Nick Goodhart ledde.

Pelle och Irve låg på 21. och 25. plats totalt efter landning i närheten av första vändpunkten.

Sjätte och sista tävlingsdagen: Hastighetsflygning på 200 km triangel, Köln—Dahlemer Binz—Hummerich—Köln.

Svår uppgift i den svaga termiken. Pelle och Irve var i gott sällskap när de damp ner innan första vändpunkten, ty där satt de flesta deltagarna. Fakiren kämpade sig förbi första vändpunkten för att landa efter 99 km.

HOSSINGER

till Argentina

medelfart. Makula och Popiel leder alltså fortfarande öppna klassen och Witek standardklassen. Fakiren blev dagstia med 94,2 km/tim och förbättrade sin totalplacering till nionde.

Irve gjorde bästa svenska tid med 97,5 km/tim och blev nionde för dagen, totalt 22. plats. Pelle blev med 89 km/tim sjuttonde och hamnade totalt på 16. plats. Hårda bud.

Femte tävlingsdagen: Hastighetsflygning på 300 km triangelbana Köln—Hamm—Hirzenstein—Köln.

Väder för gnetare. Huvudparten av deltagarna måste landa omkring första vändpunkten vid Hamm. Det såg länge ut som om ingen skulle klara sig runt. Desto större blev jublet när Huth sent omsider på lägsta höjd kom tryckande och överskred mållinjen. Nick Goodhart landade som tvåa och segade sig över mållinjen. Vi stod alla och riktigt hävde oss upp på täspetsarna för att hjälpa honom fram. Den tredje och siste som nådde tillbaka var Sejstrup, Danmark, som kom in på god höjd över mållinjen (150 m).

Finfina prestationer. Men några var inte långt undan. Bikle, USA, landade bara 5 km från fältet, Rolf Hossinger 8 km och Ortner, Argentina 10 km. Fakiren hade 30 km kvar men ville inte chansa utan återvände till en cumulusgubbe som inte drog. Hade han försökt hade han troligtvis kommit fram. Fakiren blev dock dags-

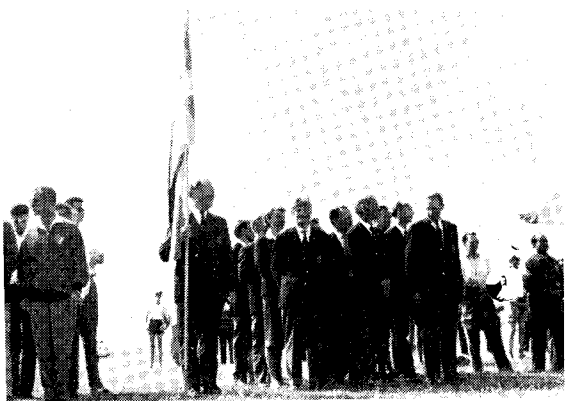
Witek gick runt banan först, följd av Huth och Münch, den senare från Brasilien. I öppna klassen lyckades ingen gå runt. Närmast kom där emellertid Müller, Schweiz med 192 km på Weihe.

Pelle hamnade totalt på 22. och Irve på 26. plats under det att Fakiren arbetade sig upp till en femteplacering. Rolf Hossinger fick lön för mödan, hans idoga kämpande hade fört upp honom på första platsen i öppna klassen. Även om han tävlade för Argentina så kändes det skönt för svenska hjärtan. Vi var faktiskt lika glada som han, nästan, för gladare fanns väl inte. Särskilt inte nästa dag, som artade sig till start och landningsövning. Ingen lyckades åstadkomma prestationer som räckte till för att dagen skulle räknas som tävlingsdag.

Världsmästaren i öppna klassen heter alltså Rolf Hossinger, Argentina, Makula och Popiel, Polen, Nick Goodhart, England och Sven "Fakiren" Jonsson, Sverige, följde närmast.

Världsmästare i standardklassen blev Huth, Tyskland, följd av Münch, Brasilien, Witek, Polen, Sejstrup, Danmark och Juez, Spanien. Övriga resultat framgår av tabellen.

Avslutningshögtidligheterna var trevliga. Särskilt uppskattade vi båtfärden på Rhen då alla var samlade under en halv dag för att något vemodiga till sinnet ta farväl för den här gången och hoppas på ett glatt återseende — kanske i Argentina. I varje fall tyckte de trevliga argentinarna att det ju alltid kunde vara värt en liten revolution, om så skule behövas. Vi får väl se. I varje fall borde man väl där kunna ordna till så att blindflygförbud inte behövde

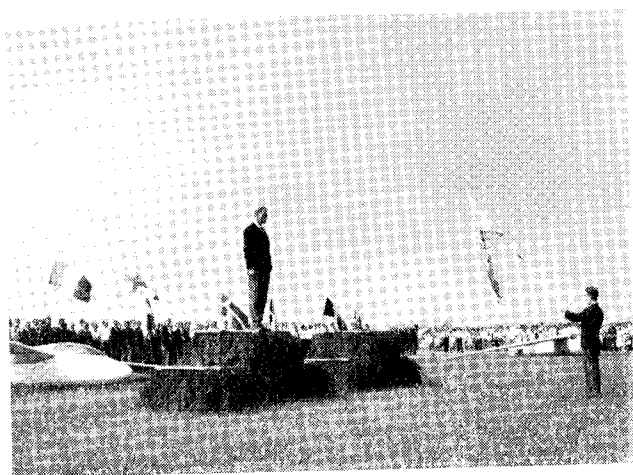


VM 60



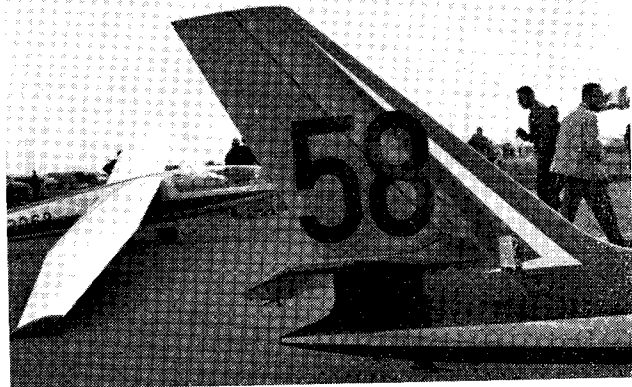
Mittbilden: Årets båda segerherrar, Rolf Heinger, gammal Allebergare från Kristianstad numera transportpilot i Argentina, nykorad Världsmästare i Segelflyg, öppna klassen samt tysken Heinz Huth, Världsmästare i standardklass.

I vänstra raden några av de äkta paren i svenska VM-laget, Pelle Persson med maka ägnar sig åt kulinariska njutningar, medan Fakirparet Jonsson tycks njuta av utsikten. Paret Silesmo dricker Coca-Cola. Längst ner Fakiren och Pelle i taktikkonferens.



I övre raden paraderar
Siska VM-truppen med
lagledaren Olle Håkansson
som myndig fanbärare. —
Resultatlistan var transport-
tabel.

Uppifrån i högre raden:
Phoenix' stjärt var onekligen
dekorativ. — Hossinger på
den imponerande prispallen.
— En raffinerad polsk av-
slutning.



Dagens Segelflyg - rekordprestationer i det tysta

— Flygs det nänting på Älleberg i år? Man har inte sett till några segelflygare!

Den repliken fällde en falköpingsbo, när vi strax efter midsommar möttes på Stora Torget. Just då passerade ett segelflygsläp över våra huvuden, men min gode vän märkte det inte — och inte så värst många andra heller, fastän torget var fullt med folk i solskenet.

När vi började på Älleberg för 20 år sedan var det sannerligen annorlunda. Då var segelflygarna hjältar, i stil med dem som enligt sägnen dväljas i Ällebergs innandöme. Varje flygplan som passerade över staden kom trafiken att stanna av för ett ögonblick och på åkrarna

höll lantmännen in sina hästar för att få ta en titt på de svävande fåglarna.

Jag berättade för min vän om de fyllda kertserna, om instruktörsutbildningen uppe på berget, om de effektiva utbildningsmetoderna och den moderna segelflygmaterielen, över vilken inte bara Ällebergsskolan utan praktiskt taget hela det svenska segelflyget numera förfogade.

Jag berättade vidare om de vardagsprestationer som dagens segelflygare genomför. Handelsevis kunde jag just då tala om hur en av Ällebergs-piloterna, Bengt Atmer från Uppsala den 24 juni med en Zugvogel IV a klättrat upp över 8.500 m på Älleberg. Barografen regist-

förekomma. I Köln var det nämligen endast tillåtet att gå i moln vid ett tillfälle och då på en delsträcka av en triangelbana på grund av den stora lufttrafiken i området.

Olle Håkansson.

R E S U L T A T

Öppna klassen:

1	Hossinger, Skylark III, Argentina,	5102,9
2	Makula, SZD-Zefir, Polen	5079,1
3	Popiel, SZD-Zefir, Polen	5020,7
4	Goodhart, H, Olympia 419, Storbrit.	4856,5
5	Jonsson, Zugvogel IV, Sverige	4443,6
6	Ortner, Skylark III, Argentina	4399,4
7	Jensen, Ka 6, Danmark	4141,4
8	Müller, Weihe, Schweiz	4016,5
9	Haase, Phönix, Tyskland	4001,9
10	Marchand, Bréguet 901, Frankrike	3774,7
11	Comte, Elfe, Schweiz	3238,2
12	Deane-Drummond, Skyl. III, Storbrit.	3184,7
13	Bar, Zugvogel III, Israel	3184,0
14	Gaze, Skylark III b, Australien	3074,5
15	Johnson, RHJ6, USA	2992,9
16	Schreder, HP8, USA	2891,4
17	Tandefelt, Ka6BR, Finland	2881,4
18	Mrak, Meteor 60, Jugoslavien	2555,9
19	Ferrari, Skylark III b, Italien	1825,8
20	van Bree, Skylark III, Holland	1669,3

Standardklassen:

1	Huth, Ka6BR, Tyskland	5619,1
2	Münch, Ka6BR, Brasilien	5237,8

3	Witek, SZD-Foka, Polen	5201,9
4	Sejstrup, Ka6BR, Danmark	5001,8
5	Jucz, Ka 6, Spanien	4843,7
6	Toutenhofd, Ka6, Holland	4474,2
7	Resch, Stand. Austr., Österrike	3998,1
8	Silva, M-100-s, Italien	3989,3
9	Fritz, Stand. Aust., Österrike	3907,6
10	Harrold, Ka6, Rodesia	3869,9
11	Rautio, Pik-3c, Finland	3787,2
12	Bikle, SGS-J-23-H, USA	3701,1
13	Ara, Ka6, Spanien	3699,4
14	Andreae, Ka6, Holland	3655,9
15	Xhaët, Mucha Stand., Belgien	3410,6
16	Jalkanen, Pik-3c, Finland	3400,5
17	Junqueira, Ka6B, Brasilien	3390,0
18	Johannessen, Olympia, Norge	3263,0
19	Lacheney, Bréguet 905, Frankrike	3254,6
20	Rowe, Ka6BR, Australien	3229,2
21	Brigliadori, E/C 39, Italien	3141,3
22	Persson, Zugvogel IVa, Sverige	3051,3
23	Doutreloup, Ka6B, Belgien	2955,2
24	Goodhart, G, Skylark II, Storbrit.	2842,0
25	Arber, Ka6, Israel	2818,0
26	Silesmo, Ka6BR, Sverige	2811,8
27	Oda, Ka6, Japan	2717,2
28	Filipusson, Ka6, Island	2709,1
29	Barbera, Bréguet 905, Frankrike	2588,5
30	Böttcher, Ka6BR, Tyskland	2562,9
31	Gründisch, Bréguet/Fauv., Schweiz	2532,9
32	Arteman, Bréguet 905, Argentina	2444,0
33	Faiis, Mucha Stand., Danmark	1926,6
34	Yardeny, Skylark II, Israel	1909,8
35	Mathiesen, Zugvogel IV, Norge	1043,7

rerade emellertid högst 8.000 meter, vilket dock räckte till en finfin notering i Rikssegelflygtävlingen, nämligen 7.320 m höjdvinst.

Jag kunde också skryta med att Atmers prestation ingalunda varit någon isolerad företeelse. Ungefär samtidigt hade Harry Molander från Nyköping nått samma höjd på hemmaplan. Om den flygningen kan vi här låta Molander själv berätta:

— Höjden fick jag i en från början mycket liten gubbe över Vrena som snabbt växte och när vi kom fram med släpet var alldeles "lång".

— Vid urkopplingen som enligt min höjdmätare skedde på 600 m — bogserföraren ville ha det till 700 — började det stiga 1 m mera än under bogseringen.

— Jag fortsatte några sekunder rakt fram, fick så 5—10—20 m/sek. Variometern visade alligen för litet, ty medelhastigheten upp till 1.000 m blev närmare 25 m/sek. En skaplig hiss, den bästa jag haft!

— Strax under 6.000 m började åskan gå. Det började blixtra omkring mej. Jag tänkte, det är nog bäst att pallra sej ur det här nu, men då skulle ni ha sett på turbulens! Och inte kunde jag genast komma ur stiget. Topphöjden var 8.000 m innan jag kunde få variometern att

vända. Med broms och kraftiga fallvindar tog sedan nedstigningen inte många minuter.

— Då var emellertid Stigtomta mitt i värsta regnet, så jag föredrog att gå ut i bättre väder i närheten av riksettan. Fin landning nära en väg!

— Efteråt ångrar jag nästan, att jag inte försökte ta en rövare på ett nytt rekord!

Innan vi skildes, min vän och jag, hade han lovat att hälsa på oss på Berget (han hade inte varit där på ett par år) och så hade jag fått hans löfte om en hundralapp till "Nya Vingar", som avtäckes på Alleberg den 7 augusti.

Segelflyget idag är en synnerligen väl organiserad utbildningsverksamhet, som inte gör så mycket väsen av sig. Det liksom allt flyg överhuvud taget har gått in i det allmänna medvetandet på ett sätt som egentligen borde vara enbart glädjande.

Men något måste vi tydligen slå på trumman! — Om inte annat så för att få in alla bidragen till "Nya Vingar". Inbetalningskortet som medföljde förra numret av KSAK-NYTT kan alltså användas för ett bidrag. Skulle kortet ha förkommit, så är KSAK:s postgiro 555 70. Det skall stå "Nya Vingar" på kupongen.

Red.

limma CASCO -starkt
med

HOBBY-lim

snabbaste limmet

Schweizerurrallyt

- en lyckad flygarträff

Årets schweizerurrally i Bienne (tyska Biel), som är en stad på 80.000 invånare och centrum för den schweiziska urtillverkningen, blev en verklig succé. Inte mindre än ca 120 flygplan med sammanlagt ca 250 personer ombord deltog. Det var långt mera än man räknat med, och till en hel del som anmält sig sent, måste man säga återbud. Organisationen gick emellertid trots det väl i lås.

Det var liv och rörelse på det lilla gräsfältet utanför Bienne, som ligger vid en sjö vid foten av Jurabergen, när de 120 deltagande flygplanen strömmade in med 5 min. mellanrum från

olika delar av Västeuropa. Det gällde att nordostifrån passera ett märke på i förväg meddelad tid. Att komma 36 sekunder för tidigt som vi gjorde, dög inte. Det blev man bara 4 man på. Men så går det, när man tvingas göra anflygningen från sydväst i motvind men de tre sista minuterna flyger i medvind för att komma in från rätt håll. Då hade det varit bättre att lägga sig och cirkla på höjd över fältet tills det var tid att komma in, som en del gjorde.

Det övervägande antalet flygplan kom från England, ett 30-tal, och engelsmännen ställde upp med alla sorters flygtyg, bl. a. åtskilliga Austers, som behövde sex mellanlandningar för att komma fram, en tvåmotorig De Havilland Dove och en Airspeed Consul. Sen var det nog tet 25-tal franska flygplan och lika många tyska, ett 10-tal holländska, 4 danska, 3 spanska, några österrikiska och så två svenska och resten schweiziska.

Ett pris utdelades till den deltagare som gjort den längsta anflygningen och det gick till en läkare från södra Algeriet. Ett annat pris "pris d'élégance" skulle också utdelas till det elegantaste flygplanet. Arrangörerna ändrade sig emellertid, när tre söta fransyskor anlände i Tripacer, och beslöt, att priset skulle gälla det skönaste innehållet i flygplanet istället, och då blev det inte så svårt att välja.

Första kvällen samlades vi alla till en aperitif i den gamla delen av staden och glattet stod snart högt i tak, medan man hälsade på gamla vänner från tidigare träffar. Snart nog satte alldeles speciell hornorkester igång att musicera utanför på enbart signaltrumpeter, valthorn och trummor och medan den i spetsen marscherade vi alla glatt ner i staden. Glädjen och kaos kulminerade, när vi där helt oförhoppandes mötte en annan stor hornorkester som kom från andra hållet.

Efter en välkomstmiddag som av utrymmesskäl måst uppdelas på två olika lokaler träffades vi nästa förmiddag ute på flygplatsen. Där gjorde först de 36 bästa i ankomsttävlingen

NU KAN VI DEMONSTRERA

Jodel

D-1050

Ambassadeur

Flygplanet finns stationerat
i Stockholm och kan demonstreras
efter hänvändelse till

FLYGREPORTAGE

Bergsgatan 25, Stockholm K

Tel: 11 06 00, 51 92 33

pricklandning med motor. Efter lunch i eller utanför den lilla restaurangen vid flygfältet vidtog en flyguppvisning. Där fick man se bl. a. fallskärmsbrett med fördröjd utlösning, och fallskärmsbrett med hund och husse i samma fallskärm, en fyrgrupp schweiziska hunterjaktplan men framför allt en uppvisning i avancerad flygning av världsmästaren sedan flera år major Briadon, Frankrike. Det var en oavbruten rad av loopings, bunt, rygflygning, vertikalsvängar med huvudet utåt, kvickrollar, vanliga rollar och momentrollar, allt på högst 100 r. s höjd. Uppvisningen varade åtminstone en kv. t. Vilket konditionsprov!

På kvällen för vi omkring med ångbåt på sjön för att sluta med ett garden party vid Engelberg, ett gammalt slott eller kloster vid stranden.

När vi något uppspelat återbördats till staden i samma båt uppträdde vi, att hela Bienne var på fötterna och dansade och sjöng på gatorna hela natten igenom. Det var s. k. braderi, en sommarfest med fullständig karnevalstämning.

Söndagen ägnades åt en utflykt med picknick uppe på ett berg i närheten. Biffarna grillade man själv vid öppna eldar. På kvällen vidtog finalen i form av en bankett på den största restaurangen. Där excellerades i massor av tal på olika språk, nersköjlda med champagne och rödvin. Slutligen delade sköna damer ut ett elegant schweiziskt kvalitetsarmbandsur till varje deltagare (inte bara till piloterna).

Nästa dag flög vi hem via Egelsbach, Frankfurt och då var vi ganska trötta men oändligt nöjda med vår utflykt.

Tyvärre fanns det en droppe malört i glädjebägaren. Vi hade på lördagskvällen kontaktats av Svenska Dagbladets korrespondent i Schweiz, som talade om för oss, att vi betraktats som försvunna under vår anflygning till Bienne och att stora efterforskningar hade igångsatts i Medelhavet. Vi hade passat på att några dagar innan rallyt flyga ner till Korsika och Sardinien och återflygningen startade vi från Bastia på Korsika kl. 13.40 lokal tid. I tidningarna har det stått, att vi anmält, att Genua var destination, och att vi bestämt oss för att fortsätta till Schweiz utan att meddela Genua. Detta är helt oriktigt, och grunden till det hela torde vara en namnförväxling mellan Genève (på engelska Geneva) och Genua (på italienska Genova). Vår färdplan har således vidarebefordrats till Genua istället för till Genève i vars närhet Bienne ligger.

Vi hade i god tid beställt väderprognos för flygning till Genève, erhöill den, skrev färdplan hos meteorologen på hans formulär, fick två kopior och behöll en kopia. När vi stod på startlinjen och begärde starttillstånd, meddelade trafikledaren, att vi måste lämna färdplan. Vi svarade honom att vi skrivit en sådan hos meteorologen. Efter någon väntan svarade han,





Tio nybakade

att det var klart för oss att starta. Under flygningen över havet mot Nizza, som gick i ganska disigt väder, hade vi ingen radiokontakt med Bastia, eftersom det ligger skärmat av höga berg. Däremot hade vi två olika tillfällen kontakt med Nizza, varifrån vi begärde men inte kunde få en pejling, och till vilka vi också meddelade vår position när vi passerade in över kusten vid San Raphael. Vi hade senare också radioförbindelse med Genève, när vi passerade där, och bl. a. meddelade Genève rätt tid.

I svenska tidningar har det stått, att vi hade radiokontakt med Genua och därvid uppgivit bl. a. att vår beräknade flygtid till Genua skulle vara 3 timmar 40 minuter och att vi var tre personer ombord men att inte namnet på piloten uppfattats klart. Någon sådan radiokontakt med Genua hade vi inte. Men däremot förekommer just dessa uppgifter i färdplanen, vilket visar att färdplanen måste ha vidarebefordrats till Genua istället för Genève.

Det är beklagligt att detta inträffade, och det måste ge allmänheten den uppfattningen, att privatflygarna flyger omkring fullständigt vårdslöst och planlöst. Vi anser oss emellertid oskyldiga och värda upprättelse efter vad som skrivits i tidningarna. Samtidigt är vi ytterst tacksamma och imponerade av detta bevis för hur väl även privatflygare är bevakade av säkerhetstjänsten.



INTERNATIONELLT BESÖK AV "AIR CADETS" PÅ ÄLLEBERG

Flygvapnet gästas under tiden 20 juli—10 augusti av flygpöjkar ur Civil Air Patrol (CAP) USA, Air Training Corps (ATC) Storbritannien, The Air Cadet League (ACL) Kanada och Service de la Formation Aéronautique de Travail Aérien et des Transports (SFATAT).

Eskortofficerare för gruppen är överstelöjtnanten (CAP) Robert H Herweh och majoren

(USAF) Charles P Carlley. Svenska sambands-officerare är Kaptenen Gunnar H Björk och Löjtnanten Hans Olof Olsson.

Av de elva kadetterna är fem amerikaner (Fry, Parrish, Smith, Taylor och Wiley), två kanadensare (Thomson och Williams), två fransmän (Morineau och Vessaire) och två engelsmän (Bennet och Radley).

Sverigeresan omfattar besök på flottiljerna i Barkarby, Frösön, Västerås, Karlskoga, Säve och Norrköping samt på Ljungbyhed. Därjämte besöker gruppen Storlien, Visby, SAAB:s anläggningar i Linköping och Segelflygskolan Älleberg, där man hälsat på 28—30 juli.

KSAK bjöd hela gruppen på segelflygning och dans på Älleberg. Första Ällebergsdagen var Falköpings stad värdar vid en middag, andra dagen stod Rotary Falköping för värdskapet och bjöd på Sight-seeing bland 4.000-åriga gravar och andra kulturminnesmärken samt Rotary-lunch för samtliga deltagare.

YTTERLIGARE NIO SEGELFLYGLÄRARE PÅ KURS 16/7—7/8

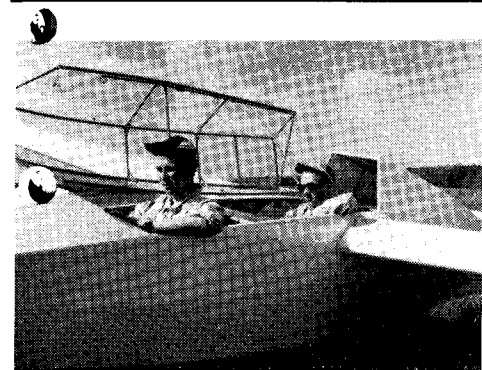
I Ällebergs-skolans andra SEL-kurs deltar Ingemar Backholm, Borlänge-Domnarvets Flygklubb, Jan Ekbladh, Aeroklubben i Malmö, Nils Gardelin, Gotlands Flygklubb, Gösta Norberg, Arboga Flygklubb, Åke Nordlund, Nyköpings Flygklubb, Sture Rodling, Linköpings Flygklubb, Bo Skoog, Karlskoga Flygklubb, Arne Stenberg, Västerberglagens Flygklubb och Helge Söderman, Västerås Flygklubb.

NYA BYGGLEDARE

En hård kurs på Älleberg har gett byggledarekompetens åt sju segelflygare, nämligen Rolf Danielsson, Norrköpings Automobil- och Flygklubb, Kent Eriksson, Skövde Flygklubb, Bror Lennart Modée, Halmstads Flygklubb, Ulf Nyström och Alf Söderström, båda från Arboga Flygklubb, Gunnar Tegnhed, Halmstads Flygklubb och Leif Wennersten, Halle-Hunnebergs Flygklubb.

Vid sidan om det praktiska arbetet har man under den relativt korta kurs tiden 19 juni—9 juli fått plugga en mängd teori. I kursplanen återfinns vi bl a följande ämnen: Flygplanlära, Material- och Hållfasthetslära, Instrumentlära, Ritningsläsning, Arbetsledning, Verkstadsplanering, Flygplankontroll, Tyngdpunktsbestämning och Samaritjänst.

KSAK:s tekniske instruktör, ingenjör Sven Axelsson har tjänstgjort som kurschef. Som lärare har förutom ingenjör Axelsson Ällebergs-verkmästaren Lennart Jensen fungerat.



segelflyglärare utbildade på Ällebergsskolan

Tio nya segelflyglärare har flygklubbarna i år fått utbildade på Älleberg. De ses prydligt uppställda på bilden tillsammans med sina lärare. Stående fr. v.: Sture Jerstedt, Uppsala Fk, Bengt Tjernberg, Landskrona Fk, Jan Karlsson, Blekinge Fk, Lars Johnsson, Stockholms Sfk, Lars-Gunnar Runnkvist, Eskilstuna Fk, Bengt Bengtsson, Varbergs Fk, Rolf Andersson, Halle-Hunnebergs Flygklubb, Sven Larsson, KSAK:s bogserförare och Lennart Ståhlfors, KSAK:s chefsinstruktör. Sittande fr. v.: Harry Johansson, Ljungbyheds Fk, Åke Johansson, Norrköpings Automobil- och Fk, Sten Beckman, Ovan Siljans Fk och Karl-Göran Klevstigh, KSAK:s 1. instruktör.

De båda övriga bilderna visar Bengt Troberg och Lars Johnsson i en Bergfalke och Lars Johnsson i grubblande position på redskapskärnan. Han kanske drömmer om T-kursen, som för hans vidkommande blev en stor personlig framgång. Se specialartikel på annan plats i tidningen.

1960 JUBILEUMSÅRET

Två segelflygskolor jubilerar

Samma dag som KSAK firar 20-årsjubileet av Segelflygskolans tillkomst på Älleberg, dvs söndagen den 7 augusti kommer den tyska aeroklubben att fira segelflygets 40-årsjubileum på Wasserkuppe. Detta sällsamma sammanträffande kom för red. som en fullständig överraskning, när tyska aeroklubbens officiella organ härom dagen ramlade ner i brevlådan. Segelflygets vagga har stått i Tyskland, hur man än räknar. Redan på 90-talet gjorde Otto Lilienthal sina historiska glidflygningar, men man räknar nog med att den egentliga segelflygsporten föddes 1920, när de första entusiasterna samlades på Wasserkuppe.

Svensk pionjär

Många av pionjörerna har gått ur tiden, bland dem "der Rhönvater" Oscar Ursinus, som lade ner hela sin själ i uppbyggnaden av Wasserkuppe.

En svensk segelflygare, som är inbjuden att besöka Älleberg jubileumsdagen och som sannolikt även är inviterad till Wasserkuppe är lidingöingenjören Rolf Bergvik. Han får nog litet svårt att välja. Rolf Bergvik innehar nämligen svenskt C-diplom nr 1. Han lärde sig segelflyga just på Wasserkuppe och är världens förste "nur Segelflieger", dvs den förste som lärt sig segelflyga utan att tidigare inneha motorflygcertifikat!

Än är det tid

att anmäla deltagare i
SM MOTORFLYG
i Hultsfred den
20—21 augusti

Arrangörerna är angelägna att få flera deltagare i damtävlingen!

K S A K

KSAK:s eget jubileum

KSAK:s eget 60-årsjubileum är en unik händelse i historien. Såsom varande världens näst äldsta aeroklubb, bildad två år efter den franska aeroklubbens tillkomst och tre år innan motorflyget "uppfanns" av bröderna Wright, torde vårt jubileum komma att tilldra sig en viss internationell uppmärksamhet.

Jubileet kommer att celebreras genom en högtidlighet vid Flygmonumentet på Karlaplan i Stockholm lördagen den 24 september.

Framtiden

Även om de båda jubiléerna, Ällebergs och KSAK:s eget inbjuder till tillbakablickar, ligger det i flygets natur att vi på KSAK är mest benägna att skåda framåt i tiden.

Det flyg som närmast ligger inom vårt intresseområde står efter allt att döma inför en utveckling av väldiga mått.

Segelflyget i vårt land har redan tillvunnit sig en även internationellt sett framstående position. Vår personal och våra utbildningsmetoder är oöverträffade. Nu förbereder vi närmast en kraftig utveckling på motorflygsidan, väl vetande att den enorma utveckling som amerikanernas "General Aviation" genomgått, nu är på väg att få sin motsvarighet i europeiska länder.

Mätte myndigheterna ge oss sitt helhjärtade stöd, inte minst de kommunala, som har en stor uppgift framför sig, att förse varje ort av betydelse med ett flygstråk som kan ta emot den väntade invasionen av tjänsteflygplan. Den trafik, som vägarna idag har svårt att konsumera, har ännu så länge gott om plats i luften.

Como - konferens

Enligt ett meddelande från FAI kommer elva nationella aeroklubbar, däribland KSAK att i mitten av september inviteras till en konferens i Como (Norditalien) vilken arrangeras i samband med ett turistflygarrally.

Konferensen skall behandla frågor rörande europeisk flygturism, bland annat frågan om öppnande av de europeiska insjöarna för trafik med hydroplan och amfibier.

Man tävlar om Nike

Som ett apropå till presentationen av den Nike-skulptur som återfinns på första sidan i denna tidning och som skall utgöra huvudpriset i den nu pågående Rikssegelflygtävlingen publiceras här nedan några av de bästa resultaten. Uppgifterna är aktuella per den 25 juli 1960. Som synes ligger Uppsala Flygklubb väl till till nu, bl a beroende på Bengt Atmers förnämliga höjdflygningar.

Här nedan följer de bästa noteringarna klassvis:

SEGELFLYGETS MATERIEL

Segelflygmaterielen i landet har under de senaste åren undergått en välbehövlig förnyring, men alltså finns det bland de luftvärdiga flygplanen en hel del gamla trotjänare, några still going strong, medan andra fått träda tillbaka för modernare flygtyg.

Segelflygets flygplanbestånd omfattar idag följande tvåsitsiga segelflygplan:

Bergfalke (tyskbyggda) 52. Därtill kommer 8 nybeställda, som ännu ej levererats. Kranich (tysk konstr., licensbyggda i Sverige) 13. Slingsby (engelsk) 1.

Av ensitsiga segelflygplan finns följande luftvärdiga:

Zugvogel IV (tyskbyggda) 5. Ka 6 (tyskbyggda) 2, därav en privatägd. Weihe (tysk konstruktion, alla licensbyggda i Sverige) 19. L-Spatz 55 (tyskbyggda) 6. Olympia (tysk konstruktion som tillkom inför Helsingfors-Olympiaden 1940, de flesta licensbyggda i Sverige) 11. Mü 13 (tyskbyggd) 1. Moswey (schweizisk konstr.) 2. AV 36 (fransk konstr., licensbyggd i Sverige) 1. Röhnbussard (tyskbyggd) 1. Pik 5 (fransk, licensbyggd i Sverige) 1. Baby Falk (svensk konstr.) 17. Grunau Baby (tysk konstr., de flesta licensbyggda i Sverige) 53. Hütter H 17 (tysk konstr.) 1. Ka 8 (tysk konstr.) 1. Mucha Standard (polsk konstr.) 2.

Alltså finns 20 luftvärdiga glidflygplan:

Enchulgleiter SG 38 (tysk konstr., alla licensbyggda i Sverige) 19. Grunau G 9 (tysk, licensbyggd i Sverige) 1.

Bogserflygplan:

Piper Cub 2. Super Cub 8. Tiger Moth (flygvapnets gamla Sk 11) 18. Focke-Wulf Stieglitz (flygvapnets uttjänta Sk 12) 13. Klemm Kl 35 (flygvapnets Sk 15) 2. Auster 2. Champion 1.

De 42 segelflygklubbarna förfogar sålunda sammanlagt över 66 två- och 123 ensitsiga segelflygplan, 20 glidflygplan (inga av dessa är f n i bruk) och 46 bogserflygplan.

Höjdmomentet, individuellt, klass I

1	Johan Atmer, Uppsala FK	13 715 p.
2	Kjell Nordström, Uppsala FK	10 780 p.
3	Leif Carlsson, Eskilstuna FK	7 590 p.
4	Ulf Abrahamsson, Östersunds FK	7 360 p.

Höjdmomentet, individuellt, klass II

1	Sture Rodling, Linköpings FK	11 045 p.
2	Ernst Persson, Linköpings FK	10 065 p.
3	Bo Skoog, Karlskoga FK	5 765 p.
4	Ingemar Backholm, Borl.-Domn. FK	5 095 p.

Distansmomentet, individuellt, klass I

1	K E Nyström, Västerås FK	339,66 p.
2	Rolf Andersson, Halle-Hunneb FK	302,00 p.
3	Bengt Söderholm, Linköpings FK	277,53 p.
4	Bo Sjödin, Linköpings FK	239,00 p.

Distansmomentet, individuellt, klass II

1	Sture Rodling, Linköpings FK	197,58 p.
2	Hans Källbäck, Västerås FK	109,12 p.
3	Kai Andersson, Ö Sörmlands FK	70,49 p.
4	Arne Ganlöv, Västerås FK	69,29 p.

Hastighetsmomentet, individuellt, klass I

1	Bo Sjödin, Linköpings FK	59,08 p.
2	K-E Nyström, Västerås FK	51,60 p.
3	Sven Svenning, Linköpings FK	50,27 p.
4	Anders Östenberg, Uppsala FK	30,47 p.

Hastighetsmomentet, individuellt, klass II

Inga resultat inkomna.

NYTT SEGELFLYGREKORD ANMÄLT

Bo Valter Sjödin och Lars Gunnar Palm, båda från Linköpings flygklubb, har den 23 juli på Rommehed uppnått en höjdvinst med Bergfalke, som sannolikt kommer att godkännas som svenskt rekord. Den bestyrkta höjdvinsten (som ännu inte hunnit kontrollerats) uppgår till 3.795 m. Den uppnådda topphöjden var enligt uppgift ca 4.500 m.

Det uppnådda resultatet ger ett nytt belägg för hur utomordentligt väl lämpad vår nya Bergfalke är för molnflygning.

FAI:s SENASTE HASTIGHETSREKORD

FAI meddelar i informationscirkulär av den 18 juli, att Major Joseph W Rogers (USAF) hastighetsflygning på rakbana den 15 dec. 1959 nu har godkänts. Den officiella hastigheten är 2.455,736 km/t. Flygplanet var en deltagande Convair F-106A med Pratt & Whitney turbojet J-75 P-17 med ebk.

Radiostyrt modellflyg

Tekniska VM-rön till svenska radioflygare genom KSAK-bekostad smalfilm

Ordföranden i Sveriges Modellflygförbund, flygtekniker Holger Boman, tillika chef för förbundets radiostyrningssektion har av KSAK erhållit ett ekonomiskt bidrag för att bevisa VM-tävlingarna i Zürich och för att där uppta

en film genom vilken den senaste internationella toppmaterielen kan presenteras för hemmavarande svenska experter.

Filmningen arrangeras i samarbete med Rolf Dilot, yrkesman på området, som tillika deltar i VM som pilot tillsammans med Per Eliasson. Familjen Gustav och Erik Berglund tjänstgör som mekaniker. Holger Boman själv är ledare.

KSAK räknar med att filmningen kommer att ha stor betydelse för vidareutvecklingen av vårt radioflyg, och därmed för hela det svenska modellflyget som under den senaste tiden blivit lite väl styvmoderligt behandlat av ansvariga myndigheter.

STARK SVENSK REPRESENTATION VID "EUROPA CUPEN" I SAAR

Den 12 augusti ställer 10 svenskar upp i Saar för tävling om Europa Cup 1960.

I segelmodellklassen tävlar Gunnar Kalén, Anders Hermansson och Jan Olof "Julle" Åkeson.

Knut Andersson, gammal inbiten specialist på flygande vingar, ställer ensam upp i sin klass.

Hans Friis, Ulf Björnstig och Arvid Karlsson tävlar i motorklass.

Wakefield-specialisterna Bertil Flodell, Rune Johansson "Termik-Johan" och Tomas Johansson gör sitt bästa för att hedra det svenska namnet i denna för oss så traditionsrika VM-klass.

STORT MODELLFLYGINTRESSE VID SVENSKA LÄRARESEMINARIER

Trots att statsbidraget till den centrala utbildningen av modellflyginstruktörer dragits in, åtminstone för tillfället, har KSAK bemödat sig om att ordna viss flygutbildning för de slöjd- och yrkeslärare som under sommaren deltagit i den ordinarie utbildningen på Nääs-seminariet.

Intresset är utomordentligt stort. Stora elevgrupper har på detta sätt genom KSAK:s förmedling fått ta del av det arbete som bedrivs i vårt land för utveckling av modell-, segel- och motorflyg och informerats om den samhälls-

nyttiga verksamhet som KSAK och de anslutna flygklubbarna därvid utför.

Många av Nääs-eleverna har för avsikt att vid respektive skolor understödja nybildandet av studiegrupper och modellflygklubbar.

Under året har KSAK vidare kunnat understödja den flygiska verksamhet som bedrivits bland ungdomar på Lärarehögskolan i Stockholm och vid Seminariet i Lund.

Man har från andra seminarier deklarerat en önskan att snarast få ta upp en liknande verksamhet på programmet.

WENTZEL - POKALEN

För sjunde året i följd anordnar Östersunds Flygklubb den 2 oktober tävlingen Wentzel-pokalen på Opefältet. Tävlingen omfattar klasserna S1, G1 och F1. I vardera klassen tävlas om ett vandringspris skänkt av fabrikkör Sven Wentzel. Anmälningar åtföljda av startavgift kr 2 :— per klass sändes *senast den 26 sept. i* Red. Gösta Nilsson, Högåsvägen 15, Östersund.

ÖNSKAS KÖPA

CUB, AUSTER

el liknande köpes nu el senare. — Tillstånd och gängtid har ingen betydelse. Svar sign. "Ikaros", KSAK-NYTT f v b.

Forts fr. sid. 5

Lördagen 2/7.

På kvällen anlände de åtta deltagarna plus medhjälpare till Älleberg. Tävlingsreglerna, i stort sett överensstämmande med SM-bestämmelserna, genomgicks. Väderutsiktarna för söndagen var inte alltför lovande.

Söndagen 3/7.

Vädret: Regn. Kursdeltagarna fick tillfälle att se en del flygfilmer, samt att se över flygplanen. Dessutom förekom en hel del s k "taksnack".

Väderutsikter inför måndagen: Fortsatt ostadigt väder med risk för regn.

Måndagen 4/7.

Vädret: Regn. Tävlingsledningen beslutade om en Flygdag. Populärt studiebesök på SAAB i Trollhättan anordnades.

Väderprognosen för tisdagen var betydligt ljusare. Kallluftmassa med risk för skurar.

Tisdagen 5/7.

Vädret: Växlande molnighet. Cu-moln med bas 6—800 m över slätten. Flak av Ac på omkring 2.500 m höjd. Torrtermiken var svag 0,5—2 m/sek molntermiken skaplig 2—5 m/sek. Tävlingsledningen utlyste flygdag. Hastighetsflygning på triangelbana Älleberg—Lundsbrunn—Tråvad—Älleberg (103,6 km). Banan var kanske i svåraste laget med tanke på de ojämna termikförhållandena.

Väderutsikter för onsdagen: Fortsatt förbättring av segelflygvädret, men ökande ostliga vindar.

Onsdagen 6/7.

Vädret: Växlande molnighet 3—6/8. Cu med bas på omkring 1.100 m. Enstaka Cb under e. m. Torrtermiken 1—3 m/sek, molntermik 3—5 m/sek. Tävlingsledningens beslut: Hastighetsflygning på rakbana till Trollhättan (77,3 km). Tävlingsmomentet var i lättaste laget och samtliga startande nådde målet på hyfsad tid.

Väderutsikter för torsdagen: Fortsatt bra segelflygväder.

Torsdagen 7/7.

Vädret: växlande molnighet av Cu och Cb samt flak av Ac vilka tidvis försämrade instrålningen. Torrtermik 0,5—3 m/sek, molntermik 3—10 m/sek. Tävlingsledningens beslut: Distansflygning på triangelbana Älleberg—Sandhem—Baltak—Älleberg (57,3 km).

De relativt ojämna termikförhållandena gjorde att resultaten blev högst varierande.

Utsikter för fredagen: Fortfarande skapligt segelflygväder med SV vindar.

Fredagen 8/7.

Vädret: Växlande molnighet med Cu och enstaka Cb, molnbas på omkring 1.000 m. Torrtermik 0,5—3 m/sek, molntermik 3—10 m/sek, men ganska stora områden med lugn luft, vilket gjorde tävlingen chansartad.

Tävlingsledningens beslut: Hastighetsflygning på bruten bana Älleberg—Lerdala—Hovby (71,6 km).

Väderutsikter för lördagen: Regn.

Lördagen 9/7.

Regn. Icke flygdag.

Utsikter för söndagen: Upphörande regn och uppsprickande molntäcke men risk för skurar.

Söndagen 10/7.

Vädret: Växlande molnighet av Cu som tidvis bakades ihop till Sc-flak. Molnbas på 800 m. Endast tidvis svag torrtermik.

Tävlingsledningens beslut: Hastighetsflygning på rakbana till Karlsborg (68 km). Men p. g. a. den svaga termiken beslutade tävlingsledningen senare att avblåsa tävlingen. Ingen av de tävlande hade då lämnat Älleberg.

Allmänna intryck: En mycket lärorik kurs som om möjlighet finns bör få återkomma. Transportorganisationen utnyttjades till 100 % men var trots detta för liten. Detta faktum stod dock klart för deltagarna redan vid kursens början.

Speciellt tack till dir Gösta Ählén som möjliggjort kursen, samt till tävlingsledningen för gott arbete.

A. Östenberg

RESULTATLISTA

	5/7	6/7	7/7	8/7	Summa
1. Lars Johnsson, Stockholms Sfk	675	808	908	571	2962
2. Bengt Jansson, Halle-Hunnebergs Fk	351	1000	218	1000	2569
3. Leif Carlsson, Eskilstuna Fk	221	764	1000	496	2481
4. Anders Östenberg, Uppsala Fk	1000	783	429	0	2212
5. Kurt Fridén, Lidköpings Fk	518	792	429	412	2150
6. Bengt Karlsson, Jönköpings Fk	0	786	182	926	1894
7. Jan Jonasson, Värmlands Fk	0	928	169	304	1401
8. Sune Gustavsson, Eskilstuna Fk	239	164	351	645	1392

Skantze & Son Aktiebolag

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

**SKEPPSBRON 4
GÖTEBORG C**

**Tel.: 13 88 78
13 88 85**

BEGAGNADE FLYGHUVOR,

flygvapnets modell, säljes i befintligt skick till ett nettopris av fem kronor per styck, så långt lagret räcker. Uppge vid beställning om sommar- eller vinterhuvor önskas samt ange önskad storlek.

Segelflygskolan Alleberg
Box 40, Falköping

TILL SALU

OLYMPIA,

vingarna i behov av grundöversyn, för övrigt i gott skick. Blåst huv. Säljes billigt.
Aeroklubben i Malmö, Malmö 16

RESERVDLAR OCH TILLBEHÖR FÖR FLYGPLAN OCH MOTORER för omgående leverans:

CONTINENTAL 65 och 90 hkr.
Fabriksnya.

GIPSY MAJOR, grundöversedd.

McCAULEY metallpropellrar.

CUB 65 hkr. Nollställd motor.
Kr. 11.900:—.

AUSTER-Lycoming. Kr. 17.000:—.
(Ev. för uthyrning.)

DUELLS AERO

Friggagatan 10 — Göteborg C
Telefon 19 21 05

TVA ST KLEMM 35 D.

Motorgångtid till nästa översyn, c:a 150 timmar å vardera. Ett av fpl försett med plexiglasöverbyggn. Div. res.-delar medföljer. — **Sportflygklubben**, box 40 86, Karlstad. Tel. 151 80, ing. E. Andersson (bost. 181 67).



Augusti 1960

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

Prenumerationspris: Endast helår 3:—.
Postgirokontonummer (KSAK) 555 70.

Annonspriser och annonsformat

1/1-sida (130×185 mm) 220:—

1/2-sida (130× 90 mm) 145:—

1/2-sida (62×185 mm) 145:—

1/4-sida (130× 45 mm) 80:—

1/4-sida (62× 90 mm) 80:—

Radannonser (spaltbredd 62 mm)
millimeterpris 1: 10

BREVVAN ÖNSKAS

Segelflygintresserad fjortonåring vill ha brevkontakt med flyintresserade ungdomar. — Bo Göran Larsson, Arkitektgatan 8, Karlskrona.

Skantze & Son Aktiebolag

Specialister
i alla slag av flygförsäkringar
med "Lloyds i London"

SKEPPSBRON 4
GÖTEBORG C

Tel.: 13 88 78
13 88 85

BEGAGNADE FLYGHUVOR,

flygvapnets modell, säljes i befintligt skick till ett nettopris av fem kronor per styck, så långt lagret räcker. Uppge vid beställning om sommar- eller vinterhuvor önskas samt ange önskad storlek.

Box 40, Falköping

TILL SALU

OLYMPIA,

vingarna i behov av grundöversyn, för övrigt i gott skick. Blåst huv. Säljes billigt.

TVA ST KLEMM 35 D.

Motorgångtid till nästa översyn, c:a 150 timmar å vardera. Ett av fpl försett med plexiglasöverbyggn. Div. res.-delar medföljer. — Sportflygklubben, Box 40 86

Karlstad Tel 151 88 00

RESERVDELAR OCH TILLBEHÖR FÖR FLYGPLAN OCH MOTORER

Är omgående leverans.

Paul R af Uh
Hubbens st