

6000 m² VERKSTÄDER på BROMMA flygplats

Närmare 200.000 arbetstimmar per år
utföres på

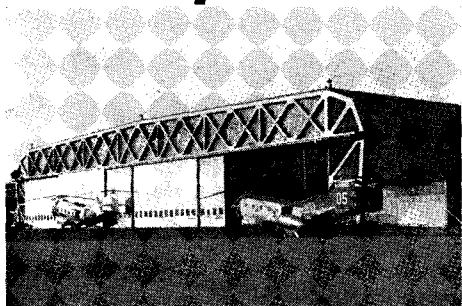


TEKNISK SERVICE

ÖVERSYNER

TILLSYNER

REPARATIONER

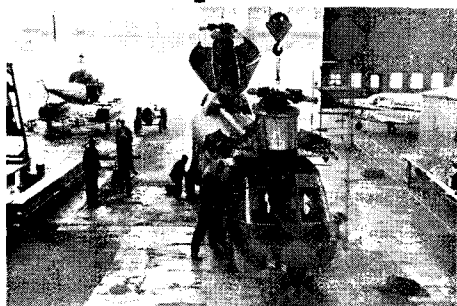


Dessutom FÖRSÄLJNING av

HELIKOPTRAR

FLYGPLAN och

RESERVDELAR



OSTERMANNS AERO AB

BROMMA FLYGPLATS, BROMMA 10

GODSADRESS: SUNDBYBERG - TELEFON 08/28 28 40



Malmö/Bölkow Junior

Allt fler lätta flygplan utrustas med ***Rolls-Royce Continental-motorer***. Ännu fler förses med i USA tillverkade Continental-motorer levererade av Rolls-Royce. Mer än 50.000 lätta flygplan har Continental-motorer och alla åtnjuter den världsomfattande service som Rolls-Royce och Continental Motors Corporation ger.



**ROLLS-ROYCE LIMITED • LIGHT AIRCRAFT ENGINE DEPARTMENT
CREWE • CHESHIRE • ENGLAND • TELEPHONE: CREWE 55155**



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

Utgivningsdag omkr den 10 i utgivningsmånaden.

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

Redaktör och utgivare: Birger Gripsstad.

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 direktansluta medlemmar får 35% rabatt på icke kommersiella radannonser).

Klichéer: raster 120 linjer/tum.



Organ för
Kungl. Svenska Aeroklubben och
Frivilliga Flygkåren



Informationssträckor och informationsområden

Från 26 aug 1965 företogs vissa smärre förändringar av gällande informationssträckor. Den viktigaste förändringen från allmänflygets synpunkt är att informationssträckan FW 11, SNAPPA VOR-ÄNGELHOLM LO tv har slopats. Dragningen av sträckorna FW 8 och FW 9 har något ändrats. Undre gränsen för FW 6 har höjts. från 3 500 till 4 500 FT MSL. (NOTAM A 1127/65)

Nyköping/Brandholmen

Tom den 20 dec 1965 pågår militär skolflygning med flygplan och helikopter vid Brandholmen, varför landning under måndagar–fredagar, 0700 GMT, samt lördagar, 0700–1100 GMT, får företas endast efter tillstånd per radio eller telefon. (NOTAM B 2045/65)

Borlänge Flygplats

Från den 23 aug utövas återigen tidvis flyginformationstjänst (AFIS) vid BORLÄNGE flygplats, pga att reguljär luftfart startats. I samband därmed har en trafikzon runt flygplatsen upprättats, som skall uppmärksammas när vädret blir dåligt. Informationsområde saknas. (NOTAM B 2050–2051/65)

Gävle/Avans flygplats

Bana 17/35 vid GÄVLE/Avan flygplats är tills vidare stängd för all trafik. Arbeten pågår på ny bana 06/24 söder om nuvarande bana 06/24. Gävlebygdens Flygklubb har bitt om påpekande att landning på den nya banan 06/24 är

förbjuden! Trots att "vita kors" är utlagda, förekommer det ofta att utsocknes landar där och förstör den ännu inte färdiga banan. (NOTAM B 2052/65)

Nya flygplatstaxan

Den nya flygplatstaxa, som trädde i kraft den 1 juli innebar både plus och minus för allmänflyget. Det blev en måttlig höjning av landningsavgifterna. Landningskortet för luftfartyg under 2 000 kg höjdes från 200 till 250 kr per år. Samtidigt inrättades ett nytt landningskort för luftfartyg mellan 2 000–5 700 kg på 4 000 kr per år.

Det av KSAK vid flera tillfällen framförda kravet på en höjning av maxvikten för det billigare årskortet från 2 000 till 2 500 kg har ännu inte accepterats. Denna viktsgräns gäller i Danmark.

Den största förbättringen var emellertid att belysningsavgifterna har försvunnit. Denna förändring, som sedan många år har begärts av KSAK, innebär att ingen längre skall frestas att landa under mörker på obelysta flygplatser, för att spara några tiar. Det bör även nämnas att årskorten, som även är giltiga för de militära flygplatserna, numera även befrias från det 75 %-iga tillägget för landning utanför fastställda öppethållningstider. (Informationscirkulär 5011965)

Flygning till utlandet

En ny upplaga av anvisningarna för flygning till utlandet med privata luftfartyg har utgivits. Den ena av ändringarna i förhållande till tidigare text är att tillstånd till flygning till eller över Rovaniemi FIR i Finland inte längre fordras utan endast färdplan minst 2 timmar före beräknad gränspassage. Den andra ändringen (Forts på sid 210)

Omslaget:

Svenske mästaren i motorflyg, Sven Owe Häggquist. Foto Kurt Wreime.



HAR RESURSERNA PÅ

USA



OGH ERBJUDER ER:



DC-8 JET EXPRESS

Daglig förbindelse med New York med DC-8 Jet Express och dessutom till Chicago, Los Angeles, Anchorage (Alaska) och Montreal (Kanada).



RESEGUIDE FÖR USA

SAS "Reseguide-USA" ger upplysningar och tips om rundturer, hotell, sightseeing, priser och mycket annat.



MARKNADSFOLDER USA

SAS marknadsfolder "Kontakt med USA-marknaden" redovisar landets regionala marknadsindelning och innehåller värdefulla adresser för Er rese- och kontaktplanering.



DIREKT FRAKTLINJE TILL USA

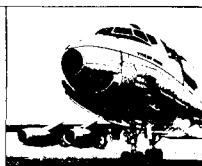
SAS DC-7F till USA och Kanada har 112 m³ och 15 tons flygande lastkapacitet. Ni levererar på dagen med SAS-frakt på natten!

ALLA SAS-PLAN TAR FLYGFRAKT

Tala med Er auktoriserade
resebyrå, fraktagent eller närmaste SAS-kontor.



— PÅ HEMMAPLAN TILL 5 KONTINENTER





**ALLT POPULÄRARE BLAND
FLYGKLUBBAR OCH SKOLOR**

Cherokee 140

**|| – NU MED PLATS FÖR
4 PERSONER!**

Samtidigt har man ökat

- MOTORN TILL 150 HK
- MAX VIKT TILL 970 KG
- NYTTIG LAST TILL 430 KG

Generalagent för Piper i Skandinavien:

NYGE-AERO / AB NYGEVERKEN

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

Säkerhet och ansvar

Allmänflyget befinner sig under stark och accelererad expansion. Antalet flygklubbar växer stadigt och även de privatägda flygplanen ökar i antal. De sistnämnda är dock än så länge, av ekonomiska skäl, förbehållna ett relativt fåtal medan klubbflygplanen, som inte kräver några större ekonomiska uppoffringar av den enskilde, utnyttjas av tusentals privatflygare. Här till kommer det stadigt växande affärsflyget liksom ett ökande antal kommersiella "småflygföretag" med taxiverksamhet, fotografering, växtbepudring etc. på programmet samt en ständigt större skara entusiastiska segelflygare.

Alltsammans utgör glädjande bevis för en vidgad förståelse för allmänflygets betydelse och utvecklingsmöjligheter. Detta gäller även myndigheternas uppskattning av sådana samhällsnyttiga funktioner som skogsbrandbevakning och Frivilliga Flygkårens civilförsvartjänst m.m.

Kort sagt, allmänflyget har befast sin ställning som integrerande del inte bara av vårt transportväsende utan också av en mängd andra samhällsliga funktioner. Prognoserna antyder att denna utveckling kommer att fortgå i allt snabbare tempo.

En förutsättning för denna expansion är att förtroendet för allmänflyget fördjupas och befästs — något som lägger ett stort ansvar på dess representanter. Allmänflygets funktionsduglighet måste göras uppenbar, liksom att alla rimliga krav på flygsäkerhet uppfylls. Det kan visserligen hävdas att

haveriprocenten är låg, särskilt inom klubbflyget och att antalet personskador är relativt ringa. Därvid bör man emellertid komma ihåg, att detta förhållande i stor utsträckning är resultatet av de säkerhetsfrämjande åtgärder som vidtagits. Det går inte att bagatellisera en fråga om människoliv, (även bortsett från personskadornas inverkan på den allmänna opinionen) och det är självklart att alla ansvariga representanter för allmänflyget medverkar i flygsäkerhetsarbetet.

Det är emellertid lika självklart, att flygsäkerhetskravet inte får drivas in absurdum. För hårt dragna begränsningar och restriktioner verkar i längden förkvävande. Om de dessutom av den enskilde betraktas som omotiverade eller orättvisa, ligger benägenheten att överträda dem nära.

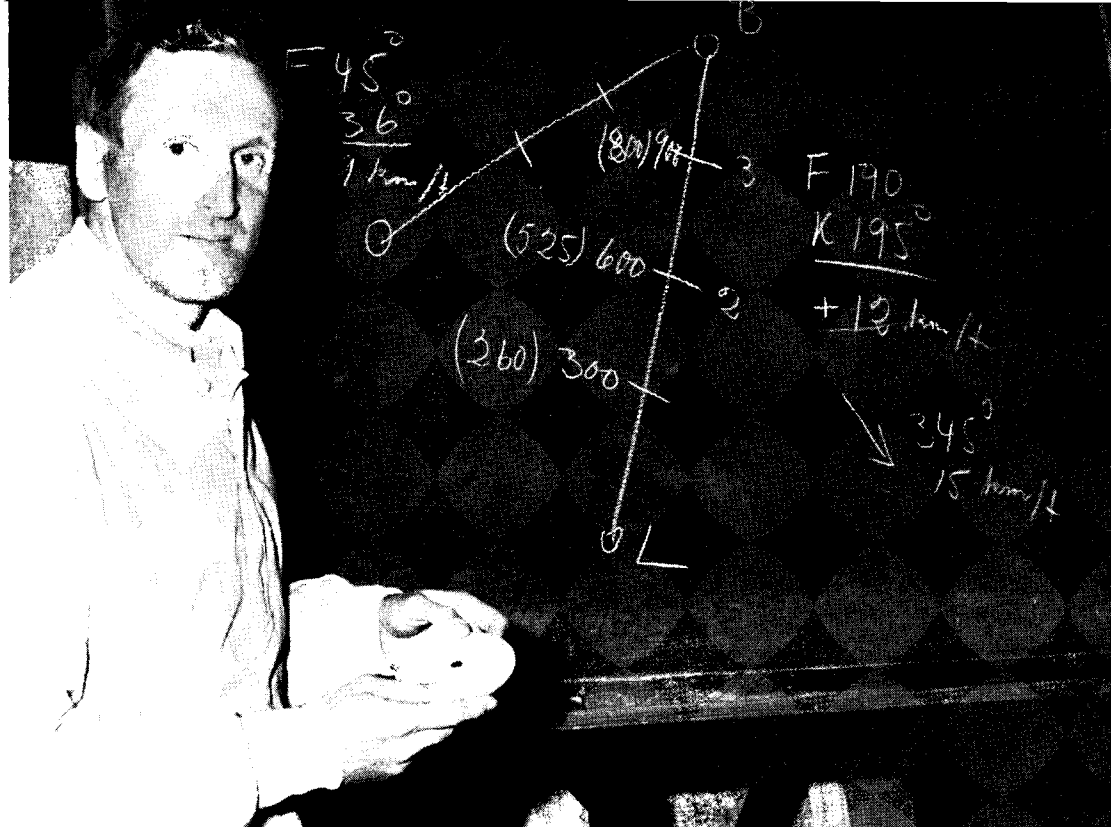
Flygsäkerheten är inte ett problem, som bemästras enbart med restriktioner och föreskrifter. Den är tvärtom till övervägande del beroende av vad som brukar benämnas den mänskliga faktorn. Utan kunighet, omdöme och ansvarskänsla hos personalen i luften och på marken är aldrig så utförliga bestämmelser av ringa värde. Det råder inget tvivel om att svenska privatflygare och tekniker i gemen äger dessa kvalifikationer. Undantag härifrån är sällsynta. Det tråkiga är emellertid att det är undantagen som märks. Och de ger lätt en felaktig bild av situationen. Det är angeläget, att alla goda krafter samverkar för att rätta till det som behöver bättras och för att till-

växten skall ske i rätt anda.

Det är omvittnat, att den åtgärd som vidtagits i detta syfte genom införande av motorflygchefer och tekniskt ansvariga inom klubbarna, varit till gagn. Såväl flygverksamheten som den tekniska tjänsten har härigenom fått en stadig och en planmässighet, som verkar lovande. Genom de kurser som med statsmakternas stöd kunnat genomföras för denna personal har det sörts för en betryggande kontinuitet. Det är emellertid av största vikt, att denna personal, som i regel arbetar frivilligt och med personlig uppoffring, erhåller helhjärtat stöd av klubbarnas ledning och medlemmar, så att deras arbete underlättas och de kan utföra sitt viktiga värv med erforderlig auktoritet.

En grundläggande faktor i säkerhetskänseende är flygutbildningen, och flyglärarens arbete kräver i hög grad skicklighet, omdöme och ansvarskänsla. I sista hand är det flygläraren som skall svara för att endast välutbildade och ansvarsmedvetna personer får syssla med flygning. Därmed är inte sagt, att vår högststående flyglärarkår skulle brista i sin verksamhet, men det är trots allt ett bestämt önskemål att man skall komma fram till enhetliga normer för utbildning och bedömning. Mest betryggande syns vara om flyglärareutbildningen kunde ske centralt med utnyttjande av all tillgänglig expertis. För nästkommande budgetår har nu också Skolöverstyrelsen efter framställning från KSAK och Luftfartsstyrelsen åskat medel till en försökskurs att läggas till grund för en eventuell framtida central flyglärarskola.

Den senaste tidens olyckor, av vilka en del otvivelaktigt måste hänföras till kategorien "onödiga haverier" är ytterst oroande och skärper än mer kravet på att allt görs för att tillgodose rimlig säkerhet inom allmänflyget. Ansvaret vilar på oss alla.



En av de dagar då vädret omöjliggjorde tävlingsflygning anslöt man till diskussion och teknikresonemang. Ett uppskattat inslag var Pelle Perssons redogörelse för hur han planerar sin flygning.

Segelflyg-SM 1965:

Tredje gången gillt för Pelle Persson!

Från årets svenska mästerskap i segelflygning lämnar Lennart Olander på följande sex sidor en dag-för-dag-redogörelse. Ett sammandrag över väderleksläget under tävlingen avslutar referatet.

SM 1965 var, som vanligt frestas man säga, ett ytterst välarrangerat mästerskap i Aeroklubbens regi. Lennart

Ståhlfors och hans mannar, inte minst artilleriflygarna som med sådan bravur klarar den många gånger svåra bogser-

uppgiften med urverksprecision, kan sina saker in i minsta detalj.

Men... SM 1965 skulle ock-

SM i segelflygning 1965 på Alleberg kommer inte att gå till historien som de stora sensationernas mästerskap. Från första stund visade Pelle Persson och trion närmast honom mästar-takter; det var aldrig något tvivel var skåpet skulle stå. Pelle toppade alla sex tävlingsdagarna totalpoänglistan, och dessutom drog han ständigt ifrån, vilket väl aldrig förut hänt på ett SM. Därmed är inte sagt att det inte är gott sörjt för återväxten inom eliten av svenska segelflygare. Det kan dock inte hjälpas att spänningen mattas när ässen så helt dominerar!

så kunna stå för Sämsta Möjliga, nämligen ifråga om väderleksförhållandena. Vi måste på allvar tänka om — och det framkom med all önskvärd tydlighet vid diskussionerna på icke tävlingsdagar — vi måste tänka om — främst i fråga om den tidsperiod SM förläggs till. Kanske bör SM läggas i anslutning till midsommarhelgen, före eller efter. Kanske måste vi också överge det gamla kära berget, med alla dess fördelar — och nackdelar. Vi får i alla

händelser inte låta binda oss av traditionen.

Väderstatistiken för Falbygden är sannerligen inte uppmantrande. Klara siffror pekar på den högsta nederbördsmängden i södra Sverige. Detta är också ytterligt påtagligt i lågtrycksituationer sådana som årets...

Men detta skall inte diskuteras här — här skall i stället ges en skildring av SM lågtrycksdag för lågtrycksdag. Vi börjar alltså 4 juli.

Tävlingsuppgift den 4 juli:

Hastighetsflygning på triangelbana 216,4 km Alleberg — Beateberg — Vårgårda — Alleberg.

Som meteorologen förutskickat väntades kraftiga sammanhängande skurområden i söder, medan norrut mera begränsade skurar var att vänta. Redan vid tiotiden kom de första stänken över Alleberg...

Mellan 10.30 och 11.30 kom dock hela fältet iväg, kopplade ur på för dagen gällande 700 m och gick ut på första benets 63 km, NNO mot första brytpunkten, Beateberg. Hit nådde de flesta, och gick ut på längsta benet i triangeln, 105 km till Vårgårda. Manfallet blev emellertid mycket starkt på grund av starka och förhållandevis breda åskregn i färdlinjen, väster om Billingen över Skaraslätten. Restriktioner för flygning i luftleden, röd fyra, begränsade också möjligheterna att utnyttja molntermiken.

In summa: endast tre man nådde brytpunkten vid Vårgårda, nämligen Pelle Persson, Olle Berg och Jan Hallbäck.

Och en kvart över tre var saken klar. Pelle Persson svepte ner på plattan tämligen osedd, och kanske oväntad. Den ende som klarat banan.

— Mellan Tibro och Skövde fick jag gott stig, på andra benet, och det gav mig ca 1 500 meter. Det var förstås för lite för att klara mig till Vårgårda, så jag fick koppla på ett nytt uppvindsområde, för att få två

Jan Hallbäck från Aeroklubben i Malmö gjorde en fin insats och belade andra plats. Här embarkerar han sitt plan.



tusen. Det räckte fram till Vårgårda med bara 800 m till godo, och ett tag såg det kritiskt ut när jag var nere och nosade ca 400 m över terrängen. Då lyckades jag leta rätt på en rejäl åskby NV Vårgårda, och fick 3 100 m med ända upp till tolv meter stig.

Och se'n var det förstås bara raka spåret hem!

En grann premiärprestation av Pelle, som därmed fick en verkligt fin flygande start.

Tävlingsuppgift den 5 juli:

Hastighetsflygning på bruten bana 204,6 km Älleberg — Hova — Katrineholm. (Flygfältet).

Som vanligt (!) kom skurarna i omgångar, och de som vågade sig iväg redan vid halv elva-tiden fick det besvärligt. Mellan halv tolv och halv ett blev det dock riktigt lovande, solen bröt fram och med den cumulus. På NNO-sträckan till Hova, 88,2 km från Älleberg, bjöds ganska kraftig medvind; största svårigheterna mötte i trakten söder om Skövde med kraftiga bymoln. Redan här blev manfallet stort, liksom på

sista benet, de dryga elva milen till målet. Mellan Hova och Katrineholm orsakade den sydliga sjöbrisen från Vättern termikbortfall och därmed även manfall. Ett par kraftiga skurar på färdlinjen förbättrade heller inte situationen för de tävlande.

På flygfältet vid Katrineholm låg slutligen en väl sällad sextett denna hårda tävlingsdag. Snabbast och därmed dagssegrare blev 52-årige Harry Molander, som nu tävlar för Uppsala. Harry snabbflög banan på förnämliga 3.16,49; Göran Ax noterade 3.28,29, medan Pelle Persson placerade sig trea på 3.39,03. Snittfarterna blev förhållandevis mycket goda: 62, 59, 56 km/tim. Lustigt nog noterade Pelle Persson exakt samma snitt föregående dag, premiärdagen.

— Tja, det var förstås rena turen att jag vann, skämtade Harry. Färdlinjen från Hova till Katrineholm gick nämligen helt nära min hemsjö Tisaren, där jag känner varenda moln-tuss! Men visst var det en krävande tävlingsdag, och särskilt sträckan från Hova var be-

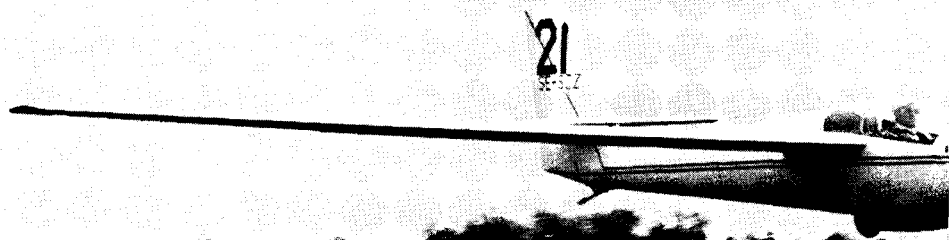
svärlig. 62,37 i snitt är jag riktigt nöjd med. Tack vare Tisaren, förstås!

Tävlingsuppgift den 6 juli:

Hastighetsflygning på bruten bana 92,8 km Älleberg — Värning — Hovby.

Labilt väderläge är nog det minsta man kan kalla tävlingsvädret denna dag. Ordergivningen fick uppskjutas två gånger, och förste man kunde koppla loss först framåt ett-tiden. Solen började dock titta fram mellan gluggarna, och lycklig den som i tid hittade fram till cumulusbildningen över Skara- och Lidköpings-slätterna. Molnbasen var låg, ca 800 m, och vinden sydvästlig. Det blev alltså medskjuts till Värning i NNO.

Men därmed var det också slut med fördelarna, för över Billingen och öster om denna låg bymoln med skurar på färdlinjen. För den som lyckades kämpa sig genom lockade härliga cumulusgubbar över slätterna kring Skara och Lidköping. Men det gällde att hinna fram i tid, för i Hovbytrakten var det nästan klart



mot slutet av eftermiddagen på grund av sjöbris från Vänern. Vilket också den kunde vits-orda som såg den saliga och soliga sextett som lyckats nå fram i tid. Längre och längre bort drog sig cumulusbildning-
en...

Mest salig var förstås den gamle termikräven och "gnet-specialisten" Olle Berg, som först svepte ner över mållinjen i strålände sol. 49 i snitt är inte illa en så'n här dag; Göran Ax var inte nämvärt sämre med i det närmaste samma hastighet. Pelle Persson placerade sig, förstås, fint på tredje med 46 drygt. Och drog ifrån ytterligare i totalpoäng...

— I dag klaffade allt, var Olle Bergs kommentar när han bröt upp från Hovby. Någon omstart lönar sig inte.

Och det gjorde det inte heller. Men det var så när. För en av dom som prövade, efter utelandning, var gamle mästaren Irve Silesmo. Sånär sensation hade han ställt till med, för han lyckades hålla sig flytande till tio i nio på kvällen (!) då han tvangs ned vid Åsaka kyrka. Projicerad distans 74,7 km,

så det återstod inte många km till målet.

Tävlingsuppgift den 7 juli:

Hastighetsflygning på rak bana 71,5 km Älleberg — Flugebyn, norr om Karlsborg.

Labiliteten i det kalla lågtrycket höll i sig även denna dag. Molnbasen på berget var låg, och det såg mycket dystert ut. Ordergivningen måste uppskjutas, och meteorologerna spanade vädjande mot skyn. Mot middagstiden började molntäcket spricka upp och efter den uppskjutna ordergivningen blev det full fart. Men först vid ett-snåret kunde första ekipaget lyfta, och fältet svingade sig raskt upp i det blå. Bogserförarna klarade med elegant precision samtliga 25 plan på en timme!

De som hamnade lyckligast i labiliteten, dvs mellan skurarna, kunde klättra försvarligt och se'n gå på instrument direkt på målet. Drygt hälften lyckades med den uppgiften; tretton nådde fram till Flugebyn. Men det gällde att komma upp i cumulus i tid, för den regnmur som rörde sig mot målet var

så kompakt att regnet stod som spön i backen. Åskan dundrade också längs färdlinjen, inte minst i Skövde-trakten, som så när dränktes i skyfall vid tre-tiden.

Uppe på det förnämliga Flugeby-fältet var det regngrått när de första svepte ner över märket, just före den kompakta regnmuren. Från regngrått blev det snabbt regnvått vid fyra-tiden, vilket dock inte hindrade "instrumenträvarna" att ta sig ned. Det fanns också några som hade brått för omstart, men det gick förstås inte alls för dem nå fram andra gången! Framåt fem öste regnet ned.

Tretton till Flugebyn, varav fyra under timmen! Och givetvis, frestas man säga, toppades listan av Pelle Persson, instrumentflygspecialisten. Med nära 102 km/tim tog han sig fram till Flugebyn, på noga räknat 42 minuter och 4 sekunder, och blev därmed den ende över den magiska fartsiffran 100. Göran Ax och "Fakiren" Jonsson var inte mycket sämre, med 91 resp 86 i snitt.

— I dag gällde det att klättra snabbt så att man kunde få tillräcklig höjd för att se'n åka raka spåret hit, kommenterade Pelle Persson lakoniskt.

Det var alla ense om. Men också om att nedisningen var ganska besvärande när man väl klarat sig upp en bit.

Pelle Persson, genom årets seger för tredje gången Svensk Mästare, startar här med sin Vasama.

Tävlingsuppgift den 8 juli:

Hastighetsflygning på triangelbana 111,4 km Älleberg — Timmele — Vedum — Älleberg.

En viss stabilisering i det labila väderläget hade inträtt. Cumulus med basen på ett tusen och däröver och måttlig vertikal sträckning gav förhoppning om en ordentlig tävlingsdag. Det blev det också: 17 lyckades med bedriften att runda banan. Äntligen blev det också en "Åskådarnas dag" på berget, där man via kontrollen i Vedum och en påpasslig radiohögtalare visste exakt vem som var på väg in mot det bara 35 km avlägsna målet på bergets västhang.

Redan halv elva släpptes fältet iväg, och inom en timme hade de flesta lämnat berget. Sträckan till Timmele, 32,5 km, orsakade ett visst manfall, men alla hann tillbaka till omstart.

Efter lunchen började spänningen stiga; radiatorapporterna från Timmele berättade att majoriteten klarat sig dit och passerat. Snabbt kom budet så från Vedum: nr 15 har passerat, nr 5 har passerat, nr 21 har passerat... Spänt lyftes kikkarna mot horisonten. Snabbt tecknade sig flygplanssilhuetterna mot himlen, växte, och visslande dök de in över mållinjen. En vacker upptagning och så landning. Sjutton över linjen och äntligen en tävlingsdag för flertalet.

Och så summeringen av resultatet. Bara tiden att räkna. Två man under två timmar: Jan Hallbäck och Göran Ax. Och Pelle Persson just över två timmar.

Göran Ax startade för andra gången vid 13-tiden. Och även om han ensam lyckades göra ett andra varv så blev tiden märkbart sämre.

Slutfacit av femte tävlings-



KSAs generalsekreterare, överste Björn Lindskog, överlämnar segrarpriset till Pelle Persson.

Bogserförargänget tar igen sig. Fr v: Kurth Eklund Nordöstra Smålands FK, Karl Erik Pettersson Västerås, Gerhard Sundell Linköpings FK, Jan Ekblad Aeroklubben i Malmö, Pierre Holländer Segelflygskolan Älleberg samt Martin Lindström Sundsvalls Flygsällskap.



Generalprotokoll från SM i segelflygning 1965

		4 juli	5 juli	6 juli	7 juli	8 juli	11 juli	
Plac	Förare	Poäng	Poäng	Poäng	Poäng	Poäng	Poäng	Summa poäng
1	21 P Persson	1000,00	975,44	981,11	1000,00	960,71	800,25	5717,51
2	15 J Hallbäck	764,88	944,10	960,02	783,07	1000,00	778,69	5230,76
3	5 G Ax	656,64	986,46	997,79	954,68	972,22	433,08	5000,87
4	9 Å Nordlund	674,76	796,99	951,00	863,02	821,24	775,83	4882,84
5	4 B Sjödin	655,74	837,85	559,74	869,95	874,99	1000,00	4798,27
6	13 I Silesmo	610,91	938,78	692,26	840,64	845,03	767,10	4694,72
7	24 H Molander	595,06	1000,00	559,74	801,91	827,05	873,81	4657,57
8	3 O Berg	818,32	434,41	1000,00	809,64	774,63	806,04	4643,04
9	1 E Ek	599,59	725,60	917,78	874,98	853,40	622,50	4593,85
10	23 S Jonsson	584,19	904,18	891,82	932,63	155,22	886,51	4354,55
11	22 R Falk	611,36	674,41	565,30	844,52	801,55	775,13	4272,27
12	16 A Andersson	489,99	725,60	303,96	858,63	759,88	766,82	3904,88
13	12 C-O Ottosson	600,96	710,97	569,01	539,22	736,10	743,93	3900,19
14	10 V Lankinen	288,02	272,26	571,79	865,09	716,41	858,87	3572,44
15	11 K Fridén	528,03	719,57	205,73	538,18	759,12	819,79	3570,42
16	17 P Götell	509,47	674,41	296,55	507,14	747,90	829,21	3564,68
17	7 Y Axner	620,42	604,30	232,61	231,83	779,29	831,59	3300,04
18	6 L Hedenbergh	560,64	686,03	206,67	407,78	486,41	867,32	3214,85
19	14 S Jerstedt	550,22	341,50	303,96	496,76	458,56	831,94	2982,94
20	25 A Mårds	557,47	379,36	334,55	470,91	197,29	928,66	2868,24
21	2 L Broberg	582,83	139,79	303,96	346,71	653,48	800,95	2827,72
22	8 Y Lindgren	333,30	297,21	151,98	538,18	447,90	836,54	2605,11
23	18 S Bertilsson	492,26	305,38	474,48	0,00	770,54	529,23	2571,89
24	19 G Martinsson	569,70	295,49	355,86	368,45	146,93	733,05	2469,48
25	20 T Ekwall	85,14	237,42	392,93	287,72	121,45	343,08	1467,74

dagen: Äntligen en tävlingsdag för de flesta, och en åskådar-dag. Anmärkningsvärt: Väinö Lankinen flög banan med ett snitt på drygt 29 km/tim mot Hallbäcks dryga 59; alltså flög bäste man dubbelt så fort som långsammaste. Men mot Hallbäcks 1 000 poäng stod Lankinens 716. Så mycket betyder alltså målpöäng!

Mest synd tyckte vi annars om Lasse Broberg i Eskilstunas avancerade och futuristiska Foka. Höjden räckte inte riktigt från Vedum och Broberg måste "sätta" planet mitt framför

åskådarna på parkettplats omedelbart framför västhanget...

Tävlingsdagen den 9 juli:

Blixten slår ner på berget kl 10.30. Strömlöst. Regn och mer åska. Flygningarna inställda.

Tävlingsdagen den 10 juli:

Ett omfattande lågtrycksområde osv. Flygningarna inställdes, och det blev diskussion och taktikresonemang i den kalla ordersalen istället. Pelle Persson fick tillfälle avslöja hur man på mästarmanér lägger upp en tävlingsinsats.

Noggrann och kall beräkning ger resultat, visade han.

Tävlingsuppgift den 11 juli:

Hastighetsflygning på bruten bana 72,8 km Älleberg — Skövde — Karlsborg.

Om sensationer saknats i detta SM, så blev denna finalsöndag dock så smått sensationernas dag. Två outsiders i toppen. Ett slag såg det ut att kunna bli ännu större sensationer: starkt ledande Pelle Persson — med 350 poäng totalledning — misslyckades nämligen i sitt första startförsök. Och närmas-

te konkurrenten, Göran Ax, lyckades inte ens nå mål.

Målet, ja. Tävlingsledningen stod inför en väderförrädisk uppgift. På morgonen var det helmulet och kallt. Och meteorologen kunde inte lova mer än Orsa kompani...

Men Lennart Ståhlfors fick en snilleblix och beordrade: hastighet på bruten bana till F 6 via Skövde flygplats. Första start kl 11.00. Den möjligheten var det nu få som nyttjade. "Termiken" lät vänta på sig till framåt tolv-ett-tiden, då fältet lossnade på allvar.

Sensation nr 1 lät heller inte vänta på sig. Bo Sjödin från Jönköping rapporterades ha vislat in över målet på otroliga 89 km/tim, betydligt under flygtimmen alltså! Närmaste man blev ännu en stor överraskning: i tävlingssammanhang orutinerade Allan Mårds från Borlänge-Domnarvet kom in med 79 i snitt... Och så följde "Fakiren" Jonsson på 73 och Harry Molander på 71.

Spänningen steg i tävlingsledningen. Ännu kl 15 inget besked om att Pelle Persson nått målet; han hade kopplat loss strax före 14 i sitt andra försök. Men snart kom det. Pelle hade förstås gått i mål — det gjorde inte mindre än 22 förare denna rekorddag — men noterat mer blygsamma 60 km/tim. Fjortondeplacering. Moderat var också Jan Hallbäck, som intog platsen efter. Och Göran Ax nådde inte fram.

Därmed var saken i praktiken klar. Differensen mellan Pelle Persson och Göran Ax bara ökade, och Hallbäck var inte att räkna med.

Pelle Persson hade tagit hem sitt tredje svenska mästerskap. Och han hade haft ledningen "från start till mål", en ledning som han ökat dag för dag.

Sammanfattning av väderleksförhållandena vid SM i segelflyg

4 juli

Väderleksläge och prognos: Mellan ett lågtryck över norra Skandinavien och ett högtryck väster om de brittiska öarna strömmade kall och övervägande mycket labilt skiktad luft ned över Skandinavien. Ett litet, separat lågtryck låg över Skagerack och vindfältet kring detta påverkade trakterna kring Väner och Vättern.

Den fuktiga luft, som strömmade in söder om lågtrycket över de västra delarna av sydsvenska höglandet märktes på morgonen i form av ett stratocumulustäck med nordlig begränsning i linjen Vara — Kvänum — Floby (väster Älleberg). I Borås — Ulricehamnsområdet väntades kraftiga sammanhängande skurområden under dagens lopp.

Norrut från Älleberg var mera begränsade skurar att vänta men luften ändå tillräckligt labil för att ge god tillgång på cumulusmoln.

Vädret under flygningen: Skurarna började tidigt, redan omkring kl 10 kom de första stänken på Älleberg. Detta skurmoln drog norrut just på färdlinjen från Älleberg. Några startande råkade ut för dess nedvindar och måste återvända för omstart. De flesta lyckades dock bättre och hittade termik vid cumulus omedelbart efter starten, först väster, senare startande även norr om berget. Sedan var det tydligen ganska problemfritt fram till i närheten av första brytpunkten i trakten av sjön Viken, där ett område med klart väder utan molntermik fanns. Det gick dock, med höjdvinst från cumulus söder om vändpunkten, att ta sig fram till denna och

åter tillbaka till cumulusområdet. Tävlingsens stora manfall orsakades på andra sträckan väster om Billingen över Skarslätten. Det var utbredda områden med regn och åskskurar i dessa trakter, och möjligheten att utnyttja molntermiken var mycket begränsad pga restriktionerna för flygning i luftled Röd 4.

5 juli

Väderleksläge och prognos: I stort var det nästan exakt samma som föregående dags. Mulet av stratocumulus väster Lidköping — Falköping och vidare mot SO. Norr därom hade redan vid 8-tiden på morgonen kraftig cumulusbildning kommit i gång. Cumulusmolnen bedömdes att utvecklas och ge regnskurar tämligen allmänt över land, men mer sammanhängande söderut från Älleberg. Vindarna var sydliga mellan Väner och Vättern.

Vädret under flygningen: Just kring Älleberg och upp mot Skövde — Tidaholm kom skurarna igång mycket tidigt, varför de som startade med början kl 10.30 i allmänhet bara träffade på nedvindsområden och måste återvända. När den första skurongången gått över och solen bröt fram tornade vackra cumulus upp mellan 11.30—12.30-tiden, och det blev gynnsamt för start. De som inte kom loss från Älleberg i detta sammanhang fick åter svårigheter i nästa skuromgång. Det dröjde därför ända till 15-tiden innan den sista omstarten var gjord och alla kommit iväg. På första benet var i regel den största svårigheten att komma förbi kraftiga

bymoln i trakterna söder om Skövde. På sista benet mellan Hova och Katrineholm fanns ett område där sjöbris från Vättern orsakade brist på termik. Ett par kraftiga skurar på färdlinjen skapade också här problem för en del tävlande.

6 juli

Väderleksläge och prognos: Fortfarande labil kallluftmassa över hela Skandinavien. Lågtrycket över Skagerack hade emellertid fått karaktären av huvudlågtryck med motsols-cirkulation runt detta i alla nivåer. Luften som strömmade in över sydsvenska höglandet på lågtryckets sydsida var mycket labil med ett utbrett skurområde redan under efternatten. Detta labilitetsområde tangerade Falköping — Älleberg på morgonen och orsakade dåligt väder där med låg molnbas över bergen, varför tävlingarna fick uppskjutas till längre fram på dagen. Vid 13-tiden hade dock vädret stabiliserats och fått karaktär av cumulus och cumulonimbus med molnfria gluggar mellan där solen fick tillfälle att skapa torrtermik. Även termiken under cumulus bedömdes gynnsam, 2—3 m/s.

Vädret under flygningen: Över Billingen och öster därom bymoln med skurar, över Skara — Lidköpingsslätten upp-tornade cumulus, som dock avtog i mängd mot Lidköping. I Hovbytrakten var det därför nästan klart mot slutet av eftermiddagen.

7 juli

Det kalla lågtrycket bestämde fortfarande vädret över Skandinavien. Dess centrallinje låg på morgonen från Mälardalen till Vänern och där förekom redan tidigt på morgonen skiktade moln och cumulonimbusmoln med översida omkring 9 000 m. Över Ällebergstrakten var molnbasen då 0—100 m.

Frammot middagen skedde emellertid en snabb förbättring,

molntäcket sprack upp och en hel del cumulusmoln bildades. Labiliteten var emellertid stor och redan inom någon timme uppträdde skurar framförallt i norr och nordost, där en bylinje låg tvärs färdlinjen mot Fuglebyn. Denna beredde en hel del svårigheter genom att tidigare erhållen höjd förlorades i denna ganska kompakta mur som långsamt rörde sig upp mot målet.

8 juli

Vädret dominerades fortfarande av det tidigare nämnda lågtrycket, men på grund av att dess labila centrallinje rört sig ytterligare norrut under natten hade en viss stabilisering skett. Denna var inte fullt utvecklad i de temperatursonderingar som gjordes under efternatten, varför skurrisen över-skattades i prognosen. De skurar som förekom gick huvudsakligen norr om triangelbanan Älleberg — Timmele — Vedum — Älleberg.

På banan var det cumulus med bas 1 000—1 500 m och av måttlig vertikal utsträckning, varför segelflygvädret var fördelaktigt.

9 juli

Ett lågtryck låg på morgonen med centrum över södra Östersjön. En okklusionsfront sträckte sig i riktning ÖNÖ — VSV över Skåne dess regnområde låg S och Ö en linje Askersund — F6 — Borås — Halmstad. Mellan Borås och Ulricehamn var cumulusverksamheten livlig redan på morgonen med toppar upp till 3 500 m. Över nordöstra Västergötland låg ett st-sc-täcke med insprängda cb. Ett åskväder utvecklades vid 10-tiden över Billingen och Falköping och låg över Älleberg från kl 10.10 till 11.30 med blixtnedslag på berget omkring kl 10.30. Under hela eftermiddagen fortsatte det dåliga vädret med upprepad skurar. Flygningarna inställdes.

10 juli

Fronten och lågtryckscentrum hade under det föregående dygnet dragit upp längs Östersjön och låg på morgonen över norra Finland med ett omfattande lågtrycksområde över hela Skandinavien. Över Västergötland låg 7—8/8 st och sc med baser på 300—500 m över terrängen. Över dessa moln låg ett par sc-täcken i ett spärrskikt mellan 1 500 och 2 500 m. Öster linjen Borås — Skövde — Källandsö fanns cb insprängda i de andra molntäckena med toppar upp till 5 500 m. De lägre molnen löstes upp efter hand, och även sc-molnen på 1 500 m löstes upp längs södra delen av västra Vätternsstranden och upp emot Unden och Viken, men över Älleberg låg täcket envist kvar. En del cu bildades visserligen i den dåliga instrålningen, men de nådde snabbt upp till sc-skiktet och bredde ut sig där.

Termiken var synnerligen otillräcklig och flygningarna inställdes.

11 juli

Väderleksläget i stort var detsamma som föregående dag med ett utbrett lågtryck över Skandinavien med centrum över Finska Lappland. Ett sc-täcke låg öster linjen Trollhättan — Borås — Värnamo. Väster denna linje rådde cumulusväder. Vinden var rätt kraftig i lägre nivåer, 260°/40 km/tim på 250 m, men avtog med höjden till praktiskt taget vindstilla mellan 1 000 och 3 500 m. Flera skurar rapporterades vid 10-tiden öster linjen Skövde — Herrljunga — Tidaholm. Dessa skurar löstes upp efterhand och sc-täcket sprack delvis upp. Vid Älleberg började cu bildas omkring 10.30 med basen 800 m över slätten. Det övre täcket tätnade åter vid 12-tiden och cu-bildningen avtog, men efter någon timme lättade det åter och man fick 3—6/8 cu med bas omkring 1 000 m och en del toppar, som sköt genom sc-täcket.

Flygutställningen i Paris 1965:

Allmänflyget svagt representerat

*Sven Sandberg reste till Paris
och den stora flygutställningen i somras.*

*Här en rapport
från den — från allmänflygets synpunkt —
ganska "matta" tillställningen.*

Den vartannat år återkommande internationella flygutställningen i Paris var denna gång knappast en allmänflygets fest. I stället dominerade transportgiganterna och krigsflygplanen. Vissa tillverkare brydde sig inte alls om att ställa upp. En av de allra största, Piper, saknades helt i flyguppvisningarna. Däremot fanns andra "stora" såsom Cessna och Beechcraft på plats med mängder av olika modeller, även om nyheterna inte var så värst många. Fransmännens småflygplan hävdar sig allt bättre på den internationella marknaden och förekom självfallet i stort antal eftersom utställningen äger rum på (och över) fransk mark.

Sverige visade moderna krigsflygplan men det förekom också ett inslag av allmänflyg: SAAB 105 är ju tänkt även i civilt utförande och en attrapp visade hur man tänkt sig kabinen inredd med 4–5 platser. Någon lyx blir det knappast fråga om, ty det blir trångt och en smula besvärligt med i- och urstigning, men å andra sidan offererar man ett plan med jettart och tvåmotorsäkerhet som torde vara utan priskonkurrens i klassen. Bland svenska krigsflygplan måste också räknas den MFI-militrainer, som —

beväpnad med robotar och raketer — stod uppställd i Bölkows inhägnad. Med sin krigsmålning i förening med svenska flygvapnets emblem väckte det diminutiva flygplanet ett berättigat upseende.

Den som besöker en utställning av detta slag i hopp om att själv få prova flygplan i deras rätta element misstar sig grundligt. Det är i själva verket det sämsta tillfälle man kan välja för att nalkas demonstrationsexemplaren. All världens expertis är ju där för att få flyga, samtidigt som flygplatsen är så belastad av trafik att t o m flygplan som deltog i de officiella uppvis-

ningarna kunde få vänta med motorerna i gång en halvtimme eller mera. Stora delar av dagen måste demonstrationer ibland inställas helt. Själv hade jag framför allt bespatsat mig på nya franska Moynet Jupiter, men någon provflygning blev det inte förrän sista dagen, då endast särskilt inbjudna fick besöka utställningen.

Jupiter är en ren nyhet och kan sägas vara en parallell till Cessna Skymaster, d v s motorerna är placerade i tandem, vilket ju förenklar det hela för piloten vid motorbortfall eftersom han slipper girtendenserna. Jupiter har dock en helt annan typ av motorplacering. I stället för Skymasters dubbla stjärtbommar har Jupiter en mera konventionell kropp med en motor och propeller i var ända. Detta arrangemang har — om man får tro de offentliggjorda prestandasiffrorna — inneburit fördelar särskilt ifråga om fartprestanda jämfört med andra tvåmotoriga affärsflygplan med likvärdig motorstyrka.

Tyvärr gavs inte tillfälle till kontroll av dessa prestanda eftersom flygningen skedde i prototyp nr 1, som är mindre och försedd med svagare motorer än nr 2, som vid tiden för utställningen endast flygprovats ett fåtal pass. Emellertid var Jupiter en både in-

Mässnyheter var Cessna 411 (i bakgrunden 310G) . . .





För den kanske intressantaste nyheten på allmänflygets område svarade franska Moynet med sin Jupiter. Planet, som har en dragande och en skjutande propeller, presenteras närmare i ett kommande nummer av tidningen.

tressant och angenö bekant-
skap och kommer snart att bli
förmål för ett mera ingående
test i KSAK NYTT.

Förutom den nya Skymaster-
utvecklingen med infällbart
landställ visade Cessna en an-
nan nyhet: Cessna 411. Detta
är ett större och snabbare af-

färsflygplan än hittillsvarande
"flaggskeppet" hos Cessna,
Skyknight. I övrigt verkar det
som om affärsflyget toge ste-
get över till jetdrift redan in-
nan mellanstadiet med turbo-
prop hunnit utvecklas så värt
långt. Beechcraft King Air med
turboprop fanns dock med,

men jetdriften dominerade.
Där fanns Jet Commander, HS
125, Lear Jet, Morane-Saulnier
Paris 3, Mystère 20, HFB 320
Hansa mfl, av vilka ett flertal
var debutanter i marknaden
vid detta tillfälle.

Bland de mindre privatflyg-
planen återfanns relativt få
nyheter. Man har en känsla av
att småfabrikerna trängs bort
av giganter sådana som ryska
staten och de amerikanska,
franska och engelska storföre-
tagen. Det är dyrt att vara
med och leka vid en utställ-
ning som denna. Var fanns till
exempel ett så avancerat men
tyvärr föga namnkunnigt flyg-
plan som MFI Vipan? Frågan
är, om inte allmänflyget bor-
de brytas ut och få egna stor-
utställningar. Låt gärna krigs-
flygplanteamens hisnande upp-
visningar dra folk, låt oss und-
vara representationstälten och
gratisbarerna och ge i stället
hugade spekulanter ordentliga
tillfällen till flygning!

... och denna linjesköna Beechcraft King Air.



INSTRUKTÖRSKURSERNA PÅ ÄLLEBERG

*Under våren och sommaren
har 5 instruktörskurser hållits på Älleberg,
nämligen två segelflyglärorekurs,
en flygträningskurs
en instrumentsegelflyglärorekurs
och en byggledarekurs.
Här presenteras kursdeltagarna i bild.*

Segelflyglärorekurs 2



Övre raden fr v: Bernt Råberg Borås FK, Bengt Nilsson NO Smålands FK, Ingvar Håkansson AK i Malmö, Curth Johansson Jönköpings FK. – Undre raden fr v: Torsten Wik Linköpings FK, Hans Källbäck Västerås FK, Nils-Bertil Johansson Lidköpings FK, K-G Klevstigh KSAK.

Segelflyglärorekurs 1



Stående fr v: Lars-Ivar Andersson Skövde FK, Inge Asp-lund Östersunds FK, K-G Bergström Östersunds FK, Björn Carlsson, Örebro BFK, Per Gräns Feringe FK, Hans Gädde Östra Sörmlands FK. – Sittande fr v: Bo-Lennart Modée Holmstads FK, Leif Persson Arboga FK, Harry Strand Filipstads FK, Sven Ursberg Kronobergs FK.

Flygträningskursen



Stående fr v: Per Åke Almqvist Gävlebygdens FK, Folke Bergström Skelleftebygdens FK, Björn Henriques Västerbergslagens FK, Peter Holm Blekinge FK, Zoltan Hor-wath Halle-Hunnebergs FK, Lars Johansson Ljungby-heds FK. – Sittande fr v: Thomas Johansson Kronobergs FK, Mårten Mårtenz Västerbergslagens FK, Göte Norberg FK Nordvingen, John-Arne Samuelsson Älvsby FK, Per-Eric Stenlund Älvsby FK.

Instrumentsegelflyglärorekursen



Fr v: Lars Hedenbergh Kronobergs FK, K-G Klevstigh KSAK (lärare på kursen), Pierre Holländer KSAK (bög-serförelare), Rolf Andersson Halle-Hunnebergs FK, Kurt Svensson Ljungbyheds FK, Tage Hörkeby Östra Sörm-lands FK, Nisse Nässén Östersunds FK.

Byggledarekursen



Stående fr v: Göran Bucht Jönköpings FK, Sven Eriks-son Katrineholms FK, Sören Eriksson Gävlebygdens FK, Hans Fischer Uppsala FK, Guntis Greitans AK i Malmö, Rolf Hedström Lidköpings FK, Rune Häggkvist Halle-Hunnebergs FK, Verkmästare L Jensen KSAK. – Sittan-de fr v: Allan Ljungstedt Kronobergs FK, Lars-Inge Nilsson AK i Malmö, Sami Onjukka Borås FK, John-Arne Samuelsson Älvsby FK, Per-Eric Stenlund Älvsby FK.

*Ett lågtryck
på "driven"
skapade bekymmer
vid årets motorflyg-SM:
programmet
måste kastas om
och navigeringsprovets
bana avkortas,
men ett SM blev det...*



Fyrtio minuter före navigeringsprovet lämnades karta och PM ut till tävlingsdeltagarna. Här är det Dan Hedström från Borlänge-Domnarvets FK som gör sina beräkningar. Att han räknar lite med turen också framgår av maskoten. En 12:e placering blev det.

Göteborgsläkare vann SM i motorflyg Sjunde raka lagsegern till Linköping

Det var inte långt ifrån att väderleksprognoserna — inte själva vädret — omtentgjort årets motorflyg-SM i Karlstad lördagen och söndagen den 21 och 22 augusti.

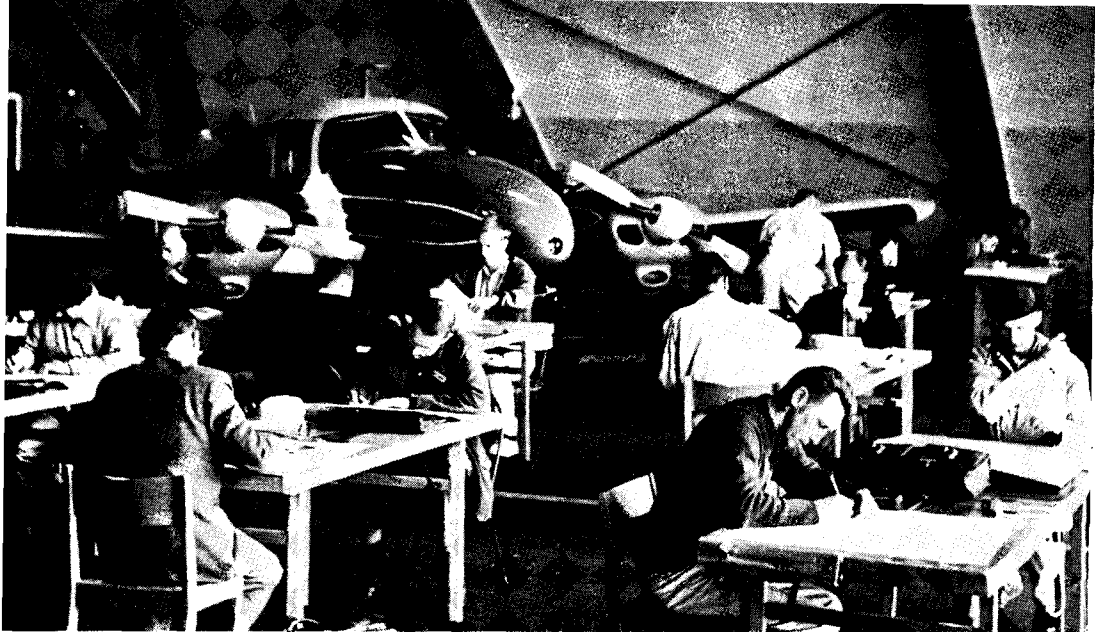
För lördagen, då navigeringsflygningen skulle genomföras, förutsågs nämligen att ett djupt lågtryck, som i form av en ocklusionsfront var på väg från brittiska öarna med en hastighet av 120 km/tim, skulle drabba Västsverige under dagen. Denna prognos — plus det faktum att flera av tävlingsdeltagarna på grund av dåligt väder på fredagseftermiddagen måste landa i Örebro m fl platser — tvingade tävlingsledningen att kasta om hela programmet.

Så istället för åt navige-

ringsflygning ägnade man sig under lördagen åt landningsprov allt medan vädret under förmiddagens lopp blev bättre och bättre tills den pålitliga Karlstads-solen strålade från en nästan molnfri himmel. Under morgontimmarna var vindhastigheten 4—5 m/sek, fram på förmiddagen 3—4 m/sek. Det blev alltså ett helt annat väder än det meteorologerna hotat med. Litet till mans undrade man om det inte i alla fall låg något i det där med "sola i Karlstad".

Landningsproven omfattade tre moment, som alla hade det gemensamt att det gällde att sätta flygplanet så nära som möjligt en linje av dukar som markerade fältets begränsning på läsidan. Landningarna be-

stod av *simulerad nödlandning, motorlandning över hinder* samt *precisionslandning utan motor*. Vid nödlandningen hade tävlingsledningen bestämt att gasavdrag skulle göras på 300 meters höjd. Vid motorlandningen — över ett två meter högt hinder som placerats 50 meter före markeringslinjen — fick förarna använda motorn till dess hjulen första gången berörde marken. Vid precisionslandningen skulle motorn dras av på 300 meters höjd när flygplanets position — från föraren sett — var till höger om landningsmärket. Uppgiften bestod i att göra en perfekt bedömningslandning $2 \times 90^\circ$ eller $1 \times 180^\circ$. Intill 100 meter från markeringslinjen tilläts manövrering



Lördagens teoriprov under ledning av professor Bengt-Joel Andersson hölls i Löf-Eda-hangaren. Bilden nedan: Juryn vid landningsproven, fr v Hans Åhman, Ingrid Halvarsson, Björn Lindskog, Bengt C:son Bergman och Ingvar Thurén.

med vingglidning och/eller klaff. I de båda sistnämnda momenten bedömdes stilen av en jury bestående av Björn Lindskog, Bengt C:son Bergman, Ingvar Thurén, Hans Åhman och Ingrid Halvarsson.

Trettiofyra deltagare med tjugo flygplan ställde upp — bara Piper-plan (lill-Cubar, Supercubar och Colt'ar) och

fyra MFI 9. De olika flygplantyperna hade tilldelats ett handicap för att de skulle bli "jämbördiga".

På lördagseftermiddagen, när landningsproven var avklarade och medan resultaten från dessa räknades ut, följde ett teoretiskt beräkningsprov under KTH-professorns Bengt-Joel Anderssons ledning.

Strax innan deltagare och funktionärer hämtades med bilar och bussar för att befordras till förläggningen och den gemensamma middagen på Tynäs-restaurangen, anslogs resultaten från landningsproven. Och då visade det sig att Sportflygklubbens i Karlstad egen Lars-Ive Eriksson ledde med Björn Åhblom, SAS FK,



på andra och titelförsvaren Nils-Åke Nilsson, Linköpings FK, på tredje plats.

Enligt väderleksprognosen ...

på lördagseftermiddagen hade lågtrycket stannat upp någonstans ute på Nordsjön och beräknades passera landet under kvällen och natten ...

Inom tävlingsledningen var man följaktligen ganska optimistisk för nästa dags tävling och man var beredd att tidigare lägga navigeringsflygningen för att man skulle vara säker på att bli klar så tidigt på dagen att tävlingsdeltagarna skulle hinna flyga hem i dagsljus. Man tänkte sig första start redan klockan 07.30 ...

... men prognosen var fel igen ...

och på söndagsmorgonen stod regnet som spön i backen och det var verkligen "långt i tak".

Vid 8-tiden upphörde emellertid regnet, och humöret hos tävlingsledning och -deltagare steg något. Och steg ytterligare när Billy Huzell kallade till "SM i SM" — en i hast improviserad tävling bestående av grenarna spikslagning, krocket och pilkastning. Och alla fick pris: en kopia av lördagens resultatlista.

Under tiden Billy Huzells specialtävlingar pågick förbättrades vädret något. Sam-

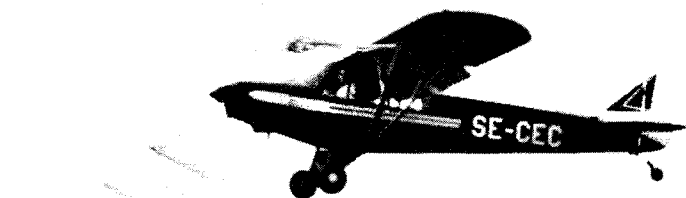


tidigt avkortade tävlingsledaren Gösta Eriksson den ursprungliga ca 170 km långa banan en gång till ungefär 120 km och sedan ytterligare en gång till ca 95 km.

Meteorologerna hade ännu inga väderleksförbättringar att bjuda på, men inom tävlingsledningen sade man: "Om vädret blir så bra att första start

Ovan: Tävlingsledaren Gösta Eriksson, tv, hade nervösa timmar innan han kunde släppa iväg Gunnar Antvik, SAS FK, fh, som förste man på navigeringsprovet.

Nedan: Carl Danielsson i SE-CEC under momentet motorlandning över hinder.



kan äga rum senast klockan 13.00, så klarar vi SM:er".

Och så! Det blev bättre väder — snudd på att solen orkade bryta fram t o m. I alla fall så mycket bättre att tävlingsledaren, sedan han gjort en "väderflygning", kunde förkunna att första start skulle ske klockan 13.00 och att startmellanrummet skulle minskas från tio till fem minuter.

Fyrtio minuter före start erhöll tävlingsdeltagarna karta och PM för de navigerings-, special- och landningsprov som ingick i dagens tävling. På grund av att banan avkortats utgick en del av de duk- och fotomål, som hörde till specialproven. Kvar på banan (Karlstads flygplats-vägskalet vid Eriksberg-Brattforsheden- vägskalet söder Labberud-Karlstads flygplats) blev dock två fotomål och tre dukmål, vilka skulle prickas in på kartan. Dessutom skulle förarna vid

Brattforsheden kasta en rapporthylsa mot ett utlagt mål.

Reglerna föreskrev vidare att start skulle ske på angiven tid och att den av tävlingsledningen angivna färdhastigheten skulle hållas.

Det hela klaffade perfekt både när det gällde den avkortade banan och de förkortade startmellanrummen. Och vädret höll i sig hela eftermiddagen. Strax efter klockan 17 landade siste man...

För sekretariatet, Bengt-Joel Andersson och hans medhjälpare, vidtog nu ett par jättiga timmar för uträkning och sammanställning av resultaten. Tävlingsdeltagarna ville ju ge sig av, pressen väntade på namn och siffror och fotograferna ville ha bilder på segraren och hans plan innan det blev mörkt.

När resultatlistan blev klar vid 19-tiden visade det sig att årets Svenske Mästare var

Sven-Owe Häggquist, läkare från Göteborg som tävlar för Borlänge-Domnarvets FK. Han hade gått banan runt på stipulerad tid och utan att missa ett mål. Det hade fö också Lennart Petersén, Linköpings FK, gjort, men han belastades med 25 prickar för en för låg inflygning.

Med 0,5 prickar för navigeringen, 1,2 för specialproven och 2,1 för landningsproven, dvs totalt 3,80 prickar överträffade Sven-Owe Häggquist med 0,4 prickar Björn Ahlbom, SAS FK, som fick 3,0 prickar för navigeringen men bara 0,6 för special- resp landningsproven (= 4,20). På tredje plats kom 1964 års mästare, Nils-Åke Nilsson, Linköping, med totalt 4,85 prickar.

Lagsegern togs för sjunde året i följd av Linköpings FK (lag II, Nilsson, Edlund) med Borlänge-Domnarvets FK (Häggquist, Hedström) på and-

Årets svenske mästare i motorflyg, Sven-Owe Häggquist...



...tvåan Björn Ahlbom...



En bild från tävlingssekretariatet där KTH-professorn Bengt-Joel Andersson basade.



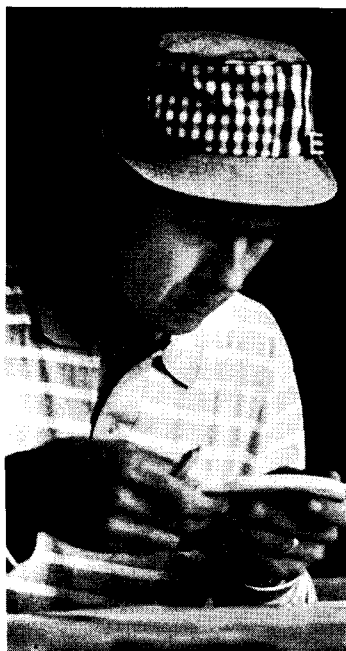
ra plats och Gävlebygdens FK (Lundblad, Magnusson) på tredje.

Man tävlade som vanligt om Carl Cederströms Öresundspokal och Albin Ahrenbergs Vänners vandringspris, om Gösta Ahlén och Nils Söderbergs vandringspriser samt om en mängd fina hederspriser skänkta av olika företag med anknytning till flyg. Samtliga stora skogsbolag i Värmland hade också skänkt priser — ett bevis för hur mycket man uppskattar sina vänner skogsbrandflygarna.

Generalprotokoll för SM i motorflyg 1965

Plac	Namn	Flyg-klubb	Flyg-plan	Platssiffra			
				Nav prov	Spec prov	Landn prov	Summa
1	S-O Häggquist	Borl-Domn	PA-18	0,5	1,2	2,1	3,80
2	B Ahlborn	SAS I	MFI 9	3,0	0,6	0,6	4,20
3	N-A Nilsson	Link II	PA-18	3,75	0,2	0,9	4,85
4	L Nystedt	TH I	PA-18	5,5	0,4	1,2	7,10
5	U Edlund	Link II	PA-18	3,75	2,0	2,4	8,15
6	P Lundblad	Gävleby	PA-18	2,0	3,0	3,6	8,60
7	P Halvarsson	Spf K II	PA-18	4,5	1,4	3,0	8,90
8	E Hedman	Link I	PA-18	6,5	0,8	1,8	9,10
9	E Magnusson	Gävleby	PA-18	1,0	2,2	7,5	10,70
10	H-G Karlmark	Jönk	MFI 9	1,5	3,4	7,2	12,10
11	B Ohlsson	TH II	PA-28	7,0	4,5	1,5	13,00
12	D Hedström	Borl-Domn	PA-18	2,5	1,6	9,0	13,10
13	A Helmersson	Spf K I	PA-18	7,75	2,4	4,5	14,65
14	R Carlsson	Link II	PA-18	7,75	4,5	2,7	14,95
15	K Andersson	Jönk	MFI 9	9,0	3,2	4,8	17,00
16	L-I Eriksson	Spf K I	PA-22	12,0	4,8	0,3	17,10
17	C Danielsson	Link I	PA-18	5,0	3,8	9,3	18,10
18	L Iverlund	TH II	PA-18	10,0	5,0	4,2	19,20
19	S Sundén	SAS I	MFI 9	13,5	2,6	3,3	19,40
20	O Uppgren	Västerås	PA-18	11,0	1,0	8,1	20,10
21	G Antvik	SAS I	MFI 9	10,5	4,2	5,7	20,40
22	L Andersson	Spf K II	Cub L-4	8,5	5,8	6,3	20,60
23	R Domås	Västerås	PA-18	6,0	5,6	9,9	21,50
24	E Andersson	Spf K I	PA-18	9,5	6,0	6,0	21,50
25	L Petersén	Link I	PA-18	11,5	1,8	8,4	21,70
26	I Backholm	Borl-Domn	MFI 9	15,5	3,6	5,4	24,50
27	L Jettman	Västerås	PA-18	13,0	5,2	6,9	25,10
28	B Krogstad	SAS II	MFI 9	15,0	6,2	3,9	25,10
29	K Dahlén	Ekshärad	PA-18	14,5	2,8	8,7	26,00
30	A Andersson	Ekshärad	PA-18	12,5	4,0	9,9	26,40
31	C af Ugglas	Stockholm	Cub L-4	14,0	5,4	9,9	29,30

... och trean Nils-Ake Nilsson.



SEGELFLYG-VM

1965

*Till segelflyg-VM
i England
hade Sverige mobiliserat
samma styrka,
som så framgångsrikt
deltog i förra årets
Nordiska Mästerskap.
Irve Silesmo
var utrustad med Ka 6
och ställde tappert upp
mot sådana superskepp
som D-36 i öppna klassen.
Sture Rodling
och Pelle Persson
tävlade med Vasama
i standardklassen.*

I likhet med föregående år var tränings tiden före VM-tävlingarna alltför kort; våra förare hade på de få veckorna hemma endast flugit 15–20 timmar. Men då var ju å andra sidan flyglusten desto större!

Beträffande radiostationer var vi bättre utrustade detta år: samtliga tre flygplan hade en Giertz-en-apparat. Varje hämtningsbil var dessutom utrustad med sändare/mottagare samt en VHF-mottagare i reserv. Därtill kom en stark King-station vid basen. Per Giertz-en, som villigt ställde upp som radiooperatör, kommer att redovisa sina erfarenheter på radiosidan i en separat artikel i denna tidning.

Avfärden skedde fredagen den 22 maj. Efter en snabbvisit hos våra danska vänner på Arnborg, KDAs nya segelflygcentrum på Jylland, samlades de tre svenska lagen i Esbjerg för att med båt färdas över Nordsjön till Harwich.

En behaglig överresa i lugnt väder gjorde att vi kunde landstiga i England i god kondition. De något vilsekomna svenskarna togs genast väl om hand av en segelflygande f.d. göteborgska, Boel Williamsson, gift med John, en av de främsta brittiska tävlingsförarna.

Träningsveckan

Måndagen den 24 maj hade vi hoppats att kunna sätta igång den sista finslipningen gemensamt. På grund av ett ihållande regn fick emellertid den dagen helt anslås till att pyssla med flygplan och radioutrustningar. Tisdagen blev bättre. Det utlystes en tränings-tävling, hastighetsflygning på triangelbana, 172 km. Banan fullbordades dock bara av två förare, Cartry och Spänig.

Dagbok under tävlingarna

Lördagen den 29 maj

Öppningsceremoni i gråkallt och blåsigt väder. "Pirat" Gehriger och BGA-ordförande Philips Wills inledde med tal och välkomsthälsningar, varefter den brittiske flygministern Roy Jenkins öppnade tävlingarna med de uppmuntrande orden, att vädret endast kunde bli bättre än det var denna dag!

Både söndag och måndag låg de tävlande startberedda, men väderguden ville inte ge någon termik.

Tisdagen den 1 juni

Vid briefing kl 12.00 utlystes tävlingsdag. Vädret verka-

Envisa frontpassager fördärvade segelflygövningar under resten av veckan. Det var illa, ty vi hade så väl behövt den.

BGA (British Gliding Association) hade nog på känn att vädret kunde hålla oss på marken flera dagar och hade därför vidtagit åtgärder för att få oss sysselsatta. En mycket trevlig idé var att varje nation hade fått sitt eget värdfolk, som kunde besökas närhelst tiden så medgav.

de ganska svårfluket, nordostlig vind, ca 20 km/h. 6-8/8 stratocumulus och cumulus med bas på ca 900 m. Chans till svag termik enligt meteorologerna. Förarna hittade stundom 1 m/s!

Uppgift: Hastighetsflygning på rakbana. South Cerney — Cosford A/F (airfield), 108,7 km.

Öppna klassen: Spänig, Tyskland, och Wroblewski, Polen, med D-36 resp Foka 4, lyckades nå målet. 19 förare av 41 nådde kvalificerande distans, vilket säger något om

Brittiske flygministern Roy Jenkins hälsar på de svenske.

svårigheterna. Segraren fick 750 poäng.

Standardklassen: Ingen förare nådde målet. Deane-Drummond flög längst, 65 km, och fick 378 poäng. 15 förare av 45 erhöll poäng.

Motigt i början, inga poäng till de svenska.

En prominent gäst anlände denna dag med helikopter. Det var den flygbitna prins Philip, som ville studera segelflygplanen och prata flyg med piloter från hela världen.

Onsdagen den 2 juni

Ännu en dag med chansartat väder: Ett högtryck över England gav 1/8 cumulus och torrtermik upp till 1 100 m, 2 m/s, men ofta 0-0,5 m/s. Vind 30°, 15 km/h.

Uppgift: Hastighetsflygning på triangelbana, South Cerney-Caradoc-Long, Marston, 171 km.

Öppna klassen: Kuntz, Tyskland, med SHK1 blev dagens

segerherre följt av polackerna Makula och Wroblewski, båda flygande Foka 4, Rolf Hos-singer, Argentina, belade fjärde plats. Irve Silesmos 162 poäng gav 39 plats för dagen.

Standardklassen: Segrare: Ritzl, Schweiz, med Standard Elfe. Pelle Persson fullbordade banan och kom på 21 plats med 703 poäng. Sture Rodling låg bland de allra främsta i tid vid andra vändpunkten men tvingades landa ca 12 km från fältet och fick nöja sig med 416 poäng och 29 plats. (Han var inte nöjd.)

En jämförelse av hastigheterna i resp klass visade att medelhastigheten i öppna klassen låg 11 procent högre än i standardklassen.

Torsdagen den 3 juni

Fortfarande en högtryckssituation med 5/8 cumulus och stratocumulus. Mätlig termik. Svag nordostlig vind. Rök och dis gjorde orienteringen svår.

Uppgift: Hastighetsflygning på triangelbana, South Cerney-Marlborough White Horse-Wells Cathedrals, 173,5 km.

Öppna klassen: Polackerna Wroblewski och Makula i toppen. Irve Silesmo landade oturligt 8 km från fältet och fick 329 poäng. VM-reglerna är mycket hårda beträffande fördelning av hastighets- och distanspoäng. Irve torde ha fått ca 500 poäng om han fullbordat banan.

Standardklassen: Henry, Frankrike, flög med sin Edelweiss runt banan med 72,2 km/h. Popiel, Polen, andre man. Pelle Persson gick fint in på sjätte plats, 862 poäng, och Sture Rodling på tionde plats med 844 poäng. Det var spännande ögonblick, när Sture låg på finalglidningen och räknade kvarvarande höjd och distans. Han lyfte sig emellertid i håret och gick i mål elegant.

Dick Schreder, USA, räk-



nade ut sin finalglidning men hade i den dåliga sikten orienterat fel och landade 6 km från fältet!

Fredagen den 4 juni

Fortfarande påverkades väderet av ett högtryck över Frankrike och södra England. En varmfront närmade sig Island och Skottland under dagen. Sydvästlig vind ca 20 km/h. Svag till måttlig termik.

Uppgift: Fri distans med förarvald starttid. Tidigare hade starttiden bestämts av tävlingsledningen med förskjutning av den inbördes startordningen för varje dag.

Samtliga piloter valde att flyga åt nordost med förhoppning om att uppdraget av höga moln före varmfronten inte skulle förstöra alltför mycket av instrålningen på eftermiddagen.

Öppna klassen: Med den gamla Meteoren flög jugosla-ven Kriznar hela 336 km och segrade. Nich Goodhart var endast 1,5 km sämre. Irve Silesmo plockade 508 poäng genom att flyga 185,5 km.

Standardklassen: Wally Scott, USA, flög 329,5 km i sin Ka 6. Även i denna klass fick britterna en andraplacering genom Burton. Sture Rodling kämpade till sig 843 poäng (282,5 km) och kom på sjunde plats, tätt följd av Huth. Pelle Persson fick 529 poäng för sina 188,5 km.

Orienteringen var synnerligen besvärlig i den disiga luften. De flesta förarna åkte efter kompass större delen av sträckan. Pelle Persson fick ett anrop i radion: "Pelle, var är vi?" Rösten tillhörde Mattias Wiitanen och han var inte ensam om att undra.

Måndagen den 7 juni

Efter fredagens fria distans, fick deltagarna en vilodag på lördag, då termiken blomade som aldrig förr! De fyra erforderliga tävlingsdagarna hade uppnåtts och man kunde andas ut.

Under söndagen passerade en kallfront, som gav hyggligt väder på eftermiddagen, då tävling hade avlysts.

Måndagen bjöd på kalluft-masseväder inkluderande en del regnskurar. Sikten var för omväxlings skull god. Sydlig vind, 10 km/h. Måttlig till stark termik, bas 900 m.

Uppgift: Hastighetsflygning på rakbana, South Cerney-Spitalgate A/F 162 km.

Öppna klassen: Spänig flög fortast med sin D-36: 90,4 km/h. Ungraren Thuri, A-15, på andra plats med 79,1 km/h. Irve Silesmo tog 557 poäng och hamnade på 32 plats.

Standardklassen: Henry först följd av Ritzi och Wiitanen. Pelle Persson på 11 plats med 835 poäng. Sture Rodling på sjuttonde med 801 poäng.

En kollision i luften mellan en Edelweiss och A-15 slutade lyckligt. Edelweiss landade, bytte vinge och åkte vidare. A-15 — av helmetall — kunde fortsätta sin flygning.

Torsdagen den 10 juni

Tävling utlystes men endast öppna klassen startade.

Uppgiften var inte lätt: Hastighetsflygning på triangelbana, South Cerney-Lasham-Sherborne, 288 km.

Vädet var mycket tvivelaktigt. Mycket svag instrålning pga medelhöga och höga moln. 7 förare flög över stipulerade 60 km, som var kvalificerande distans. För att tävlingsdag skulle räknas fordrades 8 förare över denna distans. Tråkigt för de tre tapp-
ra, som rundade första vändpunkten och flög långt på andra benet, skickligt utnyttjande sjöbrisfronten!

Fredagen den 11 juni

En svag varmfront närmade sig sakta från väster. Området omkring South Cerney var dock befriat från uppdrag av höga moln, vilket gjorde att de flesta förare inte mötte några större problem i början. Det sista benet av banan låg

dock i sydvästlig riktning, d v s man fick där flyga i riktning mot varmfronten. Svaga sjöbrisfronter kunde förväntas.

Uppgift: Distans utefter linje. South Cerney-Long Marston Sheds-Aylesbury Thame A/F-Perranporth A/F.

Öppna klassen: Spänig segrade åter genom att flyga 275,5 km, landning redan kl 16.20. Dubbelseger för Tyskland genom att Kuntz belade andra plats. Wroblewski på tredje plats. Irve Silesmo flög 173 km och fick 582 poäng.

Standardklassen: Kepka, Polen flög 268,5 km och vann. Andre man: Wödl, Österrike. Pelle Persson delade femte plats med van Bree genom att flyga 245 km (901 poäng). Även Sture Rodling gjorde en prydlig avslutning: 236,5 km, som gav 866 poäng.

Fredagen blev sista tävlingsdagen och världsmästarna hette därmed Wroblewski och Henry i öppna resp standardklassen.

Prisutdelningen skedde på söndagen. En festlig och uppsluppen bankett avslutade det tionde världsmästerskapet i segelflygning.

Erfarenheter

Utvecklingen går raskt framåt inom segelflyget och det är ju i och för sig glädjande. Frågan är dock om man inte i tävlingssammanhang skulle försöka behålla något av det gamla sättet att flyga. I detta mästerskap var radioutrustning tillåten i båda klasserna. Grundtanken med detta är att förare och hämningsmanskap skall kunna hålla kontakt med varandra så att man slipper telefonering. Utan tvekan en stor fördel, vartill kommer att bilmanskapet får mer känsla av att de deltar i tävlingen.

Vissa nationer har dock en stor markorganisation med pejlutrustningar m m, vilket osökt för tanken till ett stridsledningssystem! Föraren matas med informationer om väder,

position, värden för finalglidning etc. Då sikten ofta var mycket dålig och orienteringen försvårades, var det givetvis en utomordentligt god hjälp åt piloten att kunna ge honom exakta positioner. Med detta system får man ingen individuell tävlan. Inom KSAK bör denna fråga diskuteras och ett konkret förslag till regler inlämnas till FAI. Även det polska parflygningssystemet bör ventileras.

Konkurrensen hårdnar för varje år. Vi kom inte i toppen denna gång, men insatserna var ändå mycket goda. Personligen är jag övertygad om, att vårt förarmateriel är fullt i klass med de "stora" nationernas, men vi är inte så väl förberedda och tränade. Det bör nämnas att de polska piloterna tränat tillsammans under hela tre veckor före tävlingarna. Det är även en belastning för piloterna att själva ha bekymmer med anskaffning av flygplan och utrustningar, som

de måste disponera under en längre tid för träning och tävling. Önskemålet på lång sikt är att det inom KSAK finns en fast tävlingsorganisation, som disponerar material för tävlingar och inte minst för *träning*. Här kanske den nystartade tävlingsfonden kan komma in i bilden. Denna fond har fört mycket stort intresse utomlands. Som exempel kan nämnas att Schweiz har slagit in på samma väg.

Resultatrapportering och nyhetsförmedling var väl här det sorgligaste kapitlet. Tyvärr kunde vi inte tillämpa samma rapporteringssystem som vi använde vid NM i Danmark i fjol. Telefonnätet var vissa tider fullständigt blockerat och kostnaderna blev skyhöga. Expressbrevet tog 3—4 dagar på sig för att nå fram till Älleberg. Vi var ju långt ute på landet. Denna fråga måste lösas bättre till nästa gång. Kanske vi bör kosta på oss en "pressofficer"?

OSTIV

OSTIV-kongressen avhölls i sedvanlig ordning i samband med VM. Mr de Lange omvaldes till organisationens ordförande med överväldigande majoritet.

Kongressen omfattade en teknisk och en meteorologisk sektion, den senare leddes av dr Keuttner.

Ett flertal intressanta föredrag kommer att återfinnas i OSTIVs publikation. Av speciellt intresse är några utredningar om optimal kurvflygning baserad på flygplanets polarkurva. Detta underlag kan eventuellt användas för en omvärdering av flygplankoefficienterna i RST. Vidare kunde noteras intressanta utredningar om de starka sjöbrisfronterna i England, konstruktionsbeskrivning av D-36 och det nya danska glasfiberflygplanet m.m.

OSTIV-priset erövrades denna gång av Slingsby för konstruktionen Dart 15. Den för-

Sture Rodling, Pelle Persson, Göran Granberg, Gerhard Sundell och Olle Fransson tar igen sig vid en Vasama.



nåmliga Foka 4 fick ett hedersomnämmande.

Juryen med Lorne Welch som ordförande hade ett hårt arbete att bedöma tretton standardflygplan och bland dessa välja ut den bästa. Vad som menas med den bästa syns dock inte vara helt klarlagt. Tanken var från början att förena

enkelhet, effektivitet och låg kostnad och att flygplanet skulle vara lämpligt för klubbbruk. Men i vilka proportioner skall dessa egenskaper blandas? Det höjdes flera röster för att priset tillmättes alltför liten betydelse. OSTIV kommer att från varje nationell aeroklubb infordra förslag

till mer konkreta regler för denna konstruktionstävling.

För övrigt torde det inte vara någon större svårighet att under ett VM med OSTIV-kongresser hålla en man fullt sysselsatt med att detaljstudera flygplan och utrustningar, närvara vid föredrag etc.

Bengt Söderholm

Generalprotokoll från VM i segelflyg 1965

Öppna klassen

Plac	Namn	Land	Poäng
1	Wroblewski J	Polen	5263
2	Spänig R	V Tyskland	5164
3	Kuntz R	V Tyskland	4990
4	Makula E	Polen	4971
5	Kriznar C	Jugoslavien	4937
6	Williamsson J	England	4756
1	Goodhart N	England	4617
8	Cartry J	Frankrike	4496
9	Yeates C	Canada	4321
10	Penaud J	Frankrike	4257
11	Stouffs H	Belgien	4177
12	Hossinger R	Argentina	4124
13	Thuri K	Ungern	4109
14	Kearon P	Irland	4084
15	Svoboda M	Tjeckoslovakien	4081
16	Vergani W	Italien	4079
17	Petroczy G	Ungern	4056
18	Johnson R	USA	4052
19	Smith A J	USA	3903
20	Nietlispach H	Schweiz	3629
21	Frene R	Argentina	3416
22	Chuvikov V	Sovjet	3390
23	Reid D	Australien	3338
24	Jackson B	Sydafrika	3267
25	Arber D	Israel	2855
26	Georgeson S	Nya Zeeland	2833
27	Ordelman G	Nederländerna	2816
28	Webb D	Canada	2582
29	Ulbing F	Österrike	2549
30	Nielsen E	Danmark	2524
31	Westenra D	Nya Zeeland	2468
32	Veretennikov	Sovjet	2464
33	Harrold J	Rhodesia	2184
34	Dommissie B	Sydafrika	2139
35	Silesmo I	Sverige	2138
36	Smith R	Rhodesia	2125
37	Jensen H	Danmark	2050
38	Blackwell J	Australien	1900
39	Slazenger M	Irland	1703
40	Lamera F	Italien	1604
41	Hämäläinen S	Finland	314

Standardklassen

Plac	Namn	Land	Poäng
1	Henry F	Frankrike	4945
2	Ritzi M	Schweiz	4798
3	Kepka F	Polen	4627
4	Popiel J	Polen	4578
5	Burton G	England	4517
6	Scott W	USA	4375
7	Lacheny J	Frankrike	4263
8	Lindner R	V Tyskland	4249
9	Deane-Drummond A	England	4179
10	van Bree E	Nederländerna	4144
11	Fritz J	Österrike	4130
12	Wödl H	Österrike	4092
13	Wiitanen M	Finland	3975
14	Huth H	V Tyskland	3921
15	Schreder R	USA	3913
16	Brigliadori	Italien	3902
17	Persson P A	Sverige	3830
18	Sejstrup	Danmark	3800
19	Bloch U	Schweiz	3788
20	Rodling S	Sverige	3770
21	Reparon D	Nederländerna	3761
22	Mestan R	Tjeckoslovakien	3445
23	Pronzati A	Italien	3281
24	Horma J	Finland	3218
25	Baeke M	Belgien	3189
26	Clifford R	Sydafrika	3133
27	Picchio R	Argentina	3075
28	Johannessen I	Norge	2987
29	Jinks M	Australien	2912
30	Cartigny M	Belgien	2875
31	Handley R	Nya Zeeland	2488
32	Braes I	Danmark	2475
33	Marecek V	Tjeckoslovakien	2467
34	Korpar K	Jugoslavien	2396
35	Evans T	Irland	2346
36	Filippusson T	Island	2233
37	Stepanovic V	Jugoslavien	2224
38	Höimyr H	Norge	1988
39	Gupta V	Indien	1904
40	Mortensen P	Canada	1800
41	Cameron A	Nya Zeeland	1788
42	Rowe B	Australien	1528
43	Magnusson L	Island	1475
44	Suslov O	Sovjet	725
45	Jarushevichus I	Sovjet	229

HJÄLP- FONDEN UTDELAR

Ansökan om bidrag ur Svenska Flygares Riksförbunds Hjälpfond, vilken förvaltas av KSAK, skall vara KSAK tillhanda *senast den 20 november*. Ansökan skall åtföljas av åldersbetyg och intyg som styrker behovet av understöd.

Bidrag kan utgå till:

a) flygare som blivit berövad sina existensmöjligheter el-

ler fått sin arbetsförmåga väsentligt nedsatt under i första hand yrkesutövning såsom flygare (medlem i flygplansbesättning, flygmekaniker), samt

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

Handbok i radiotelefonering och navigering

Den av förvaltare Lennart Hedberg, Karlstad, utgivna handboken har nu utkommit i en tredje upplaga. Boken har tidigare uppnått stor popularitet och rekommenderas av såväl Telestyrelsens Teleskola som Luftfartsstyrelsen.

Den nya upplagan har utökats med drygt 20-talet textidor, varigenom främst kapitel 7, frekvens/våglängd, blivit fyligare behandlad och kapitel 8, radioteknisk orientering, nu utförligt redogör för alla de omständigheter som påverkar radiotrafikens genomförande. Boken innehåller givetvis dagsaktuella bestämmelser från berörda myndigheter och kan rekommenderas som ett lämpligt

underlag vid förberedelser för telefonistcertifikatet.

Handboken, som är den enda i sitt slag, torde kunna påräkna oförminskat intresse från enskilda privatflygares, flygklubbars och flygföretags sida. Att den även förvärvats av studieorganisationer, större företag med eget affärsflyg samt statliga myndigheter i Sverige och Norge visar att den har en uppgift att fylla.



Till Ditt förfogande



**BROMMA
FLYGSKOLA**

står vår Apache SE-CKN — fullt instrumentutrustad. Vill Du lära Dig flyga tvåmotorigt? Funderar Du på att ta instrumentbevis? Kanske vill Du ta C-certifikat? Eller rätt och slätt hyra?

Låt våra erfarna lärare ta hand om Dig, och — som sagt — Kalle Niklas står till Ditt förfogande.

Bromma Flygplats Fack, Bromma 10 Tel. 28 00 67

MEDDELANDE

beträffande mörkerutbildning



**BROMMA
FLYGSKOLA**

Anmälan till BFS mörkerkurs skall vara skolan tillhanda senast tisdag den 21/9. Teorikvällar torsdag den 23/9 och tisdag 28/9, kl 18.30. Utbildningen sker på Piper Cherokee.

Anmälan, förfrågningar samt bokning av flygtid kan göras på telefon 29 40 00, vardagar 9—17.

Bromma Flygplats Fack, Bromma 10 Tel. 29 40 00

NYTT FRÅN LFS

(Forts fr sid 184)

är ett förtydligande beträffande kravet på medförande av luftvärdighetsbevis vid utlandsflygning. Endast luftfartyg klassade i "Normal klass" (svensk beteckning: Klass I) får enligt Chicagokonventionens artikel 33 flygas utomlands utan särskilt tillstånd av luftfartsmyndigheten i det överflugna landet. Detta innebär t ex att vissa hembyggda flygplan inte får flygas utomlands utan särskilt tillstånd. (Informationscirkulär 52/1965)

Avgifter för vissa förrättningar

Avgifterna för vissa luftfartsstyrelsens tjänster har höjts fr o m 1 juli 1965. För grundbesiktning av begagnad flygmateriel har införts en ny avgift, som med 50 % överstiger avgifterna för motsvarande ny materiel. Efterbesiktningsavgiften har höjts från 80 till 90 % av grundbesiktningsavgiften.

Beträffande certifikat har avgifterna höjts för alla typer utom för segelflygcertifikat. Sålunda har grundavgifterna vid utfärdande höjts från 25 till 50 kr. Grundavgifterna vid förnyelse och utökning har höjts från 10 till 25 kr. (Informationscirkulär 53/1965)

Teoretiska examensprov för privatflygarecertifikat

Examensdagarna för skriftliga prov fram till den 1 juli 1966 är följande:

14 oktober 1965
30 november 1965
3 februari 1966
21 april 1966
9 juni 1966

(Informationscirkulär 54/1965)

Publikationer

Informationscirkulär 57/1965, Publikationer för den civila luftfarten innehåller en förteckning över alla gällande publikationer.

Typgodkända fallskärmar

Med referens till gällande bestämmelser beträffande fallskärmar (SB 131) får luftfartsstyrelsen härmed meddela att

följande fallskärmtyper är godkända i Sverige att användas som räddningsfallskärmar. (Informationscirkulär 62/1965)

Tillverkare	Beteckning	Typ	Beskrivning
Irvin	Sittfallskärm — " —	04*) 05*)	Centrallås Trepunktslås, snabbpassningssele
	Bröstfallskärm — " —	21*) 22*)	Centrallåssele Trepunktslås
	— " —	39***)	Reservfallskärm
	Ryggsfallskärm — " —	41*) 46A*)	Trepunktslås kort ryggsäck Trepunktslås, 24 fot standardkalott.
	— " —	46B*)	Lika fallskärm 46A men med 24 fot kalott med skört
	— " —	—	—
G Q	Sittfallskärm	04*)	Centrallås
	Bröstfallskärm	21*)	Centrallåssele
	Ryggsfallskärm	41*)	Trepunktslås, kort ryggsäck
Pioneer	Sittfallskärm	All-55-24	Centrallås Trepunktssele
	Ryggsfallskärm	PIG-24	
	— " —	P3B-24	
	— " —	P9B	
EFA	Ryggsfallskärm	EFA 324	

*) Flygvapnets beteckning. **) Arméns beteckning. Ref SB 131

Civil luftfart på Flygvapnets flygplatser

Den 1 aug 1965 trädde nya bestämmelser för användning av militära flygplatser i kraft. På det hela taget måste de nya bestämmelserna anses vara en förbättring för allmänflygets del, även om man i vissa fall skulle ha önskat ännu något enklare formaliteter.

Det tidigare kravet på framställning i förväg har för visst bruksflyg, hjälpflyg samt enstaka privatflygningar minskats från 14 dagar till 1 dag. I vissa fall kan även muntlig begäran accepteras. För ambulans- och räddningsflygning samt annan flygverksamhet, som skyndsamt måste insättas

i det allmännas tjänst, inlämnas och behandlas framställning på enklaste sätt.

En nyhet är att för följande övningsflygplatser krävs inget särskilt tillstånd för enstaka landningar, under de tider då militärt förband inte är baserat på flygplatsen:

E2 eskaderområde:
Hagshult, Sövdeborg

E3 eskaderområde:
Brattforsheden, Bunge, Eskilstuna, Larslund, Mohed, Orsa

E4 eskaderområde:
Hallviken, Hällnäs, Optand, Unbyn, Kalixfors

Dansk seger i NMT 1965

Tävlingen ägde rum i Esbjerg den 28—29 augusti. Arrangerande klubb var Vestjydsk Flyveklubb. Från Sverige deltog Sven-Owe Häggquist, Björn Åhblom och Nils-Åke Nilsson. De tävlande sattes på många besvärliga prov. Navigeringsbanan gick på 150 m höjd över synnerligen svårorienterad terräng med knepiga kontroller, foto- och dukmål. Svenskarna klarade dessa prov bra och Nils-Åke Nilsson ledde med knapp marginal före dansken Heide Andersen efter första dagens prov.

Landningsprovet som ägde rum på söndagen, blev även det mycket besvärligt för de tävlande på grund av en mycket hård byig vind. Här gjorde Heide Andersen tre verkligt förnämliga landningar och hemförde därigenom med god marginal mästerskapet. Våra deltagare hade ingen lyckad dag, men Nils-Åke Nilsson räddade dock en andraplacing till Sverige. Danmark tog även lagpriset med Sverige på andra plats.

Resultat:

Plac	Namn	Nation	Landning	NAV.	Special	Totalt
1	Heide Andersen	Danmark	3/1	22/4	0/1	25/1
2	Nilsson	Sverige	20/10	14/2	7/5	41/2
3	Krog	Danmark	16/6	18/3	12/7	46/3
4	Rudström	Norge	14/5	13/1	20/9	47/4
5	Saavalainen	Finland	20/9	22/4	6/3	48/5
6	Ahblom	Sverige	12/4	33/7	5/2	50/6
7	Häggquist	Sverige	31/12	26/6	7/5	64/7
8	Nieminen	Finland	18/8	36/8	20/9	74/8
9	Heinonen	Finland	10/3	93/10	6/3	109/9
10	Foss	Norge	18/7	79/9	20/9	117/10
11	Støltun	Norge	9/2	219/11	20/9	248/11
12	Eriksen	Danmark	21/11	302/12	13/8	336/12

Lagtävlingen:

1. DK Heide Andersen	25	3. FI Saavalainen	48
Krog	46	Nieminen	74
	71		122
2. SV Nilsson	41	4. NO Rudström	47
Ahblom	50	Foss	117
	91		164

Följande skall dock observeras:

- 1) Upplysningar angående ev basering av militärt förband kan erhållas genom närmaste civila flygtrafikledning;
- 2) Anmälan om landning skall för debitering av avgifter göras till flygplatsvakt eller eskaderstab;
- 3) Bunge ligger inom förbjudet område och Unbyn inom restriktionsområde, varför tillstånd av försvarsstaben fordras;
- 4) Då inget årligt tillstånd föreligger, skall i varje enskilt fall tillstånd inhämtas för Borellänge.

Automatisk telefonsvarare för MET ESSH

En automatisk telefonsvarare har tagits i bruk av väderlekstjänsten vid Sundsvall — Härnösands flygplats. Förutsättningarna är desamma som för telefonsvararen vid Bromma och telefonnumret är 060/794 06. Under hösten kommer Bulltofta och Torslanda att väljas ut med samma tekniken under. (Informations-cirkulär 69/1965)

Vindstruten läggs ner tills vidare

Vindstruten — Luftfartsverkets trevliga och pigga personaltidning kommer tills vidare att läggas ner. Anledningen till det drastiska steget är en ökande arbetsbörda inom Verket, något som inte minst drabbat den personal, som hittills vid sidan av sina ordinarie arbetsuppgifter och i stor utsträckning på fritiden, svarat för att tidningen kommit ut.

— Behovet av en personaltidning är inte mindre nu än tidigare — tvärtom tror vi att det nu och i framtiden är viktigare än någonsin för sammanhållningen att det finns en personaltidning som på ett lagom populärt sätt kan ge snabb och riktig information till personalen, säger ansvarige utgivaren, J G Karlsson. — Nu går det emellertid inte längre att hålla tidningen vid liv på detta sätt och jag hoppas därför att luftfartsverket i likhet med många andra statliga ämbetsverk så småningom skall få en avdelning för PR och pressinformation. Då kan Vindstruten lockas ut ur idet igen och med nymornad energi fortsätta på den väg, på vilken den på sistone så mödosamt stapplat fram.

KSAK hoppas att det tar den vändningen — snart! Och önskar Vindstruten välkommen åter!

KSAK ordnar nytt Flyglotteri

KSAK har fått tillstånd att anordna ett nytt flyglotteri i likhet med föregående års. Meddelande om lottförsäljning kommer senare att utsländas till klubbarna. Eftersom lotteriet är av väsentlig betydelse för vår ekonomi hoppas vi på ett kraftigt stöd från klubbarna i form av ökad lottförsäljning.



Nytt från FFK

Nya länsflygchefer

Till länsflygchef i Värmlands län har fr o m 1 maj 1965 förordnats jägmästare L O Fogelfors.

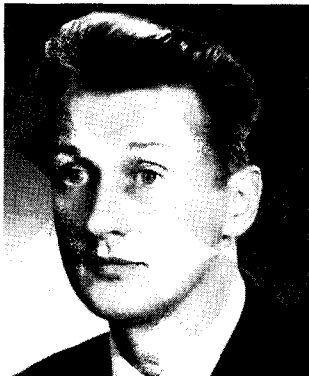
Till länsflygchef i Norrbottens län har fr o m 15 maj 1965

förordnats distriktsåklagare K O Styrman.

Till länsflygchef i Malmöhus län har fr o m den 1 juli 1965 förordnats advokat N O Edström.



L O Fogelfors



K O Styrman



N O Edström



BEGAGNADE FLYGPLAN

CESSNA 150	1961, 1962, 1964 och 1965
CESSNA 172	1960, 1961, 1962 och 1964
CESSNA 185	1964
CESSNA 210	1963
CESSNA 310	1962 och 1964
CESSNA 336	1964
PIPER CHEROKEE 235	1964

Rekvirera vår katalog över begagnade flygplan till fördelaktiga priser.

A/S COMMERTAS

Hangar 142, Københavns Lufthavn, Dragør. Telefon 53 20 80

Samverkansövningar FFK - Civilförsvaret

Den 29 och 30 maj hade länsflygchefen i Kristianstads län, Dettmar Wollin, samlat sin flyggrupp till Rinkaby flygfält för att samtrimma FFK-förarna med civilförsvarets personal. Övningen rönt mycket stort intresse från civilförsvarets personal och flygförarna bidrog på sitt sätt för att påvisa att flera av civilförsvarets uppgifter kan lösas snabbt och effektivt från luften. Vädret gynnade övningen, som genomfördes efter uppgett program. Civilförsvarsdirektör Hoff och länsflygchefen kan känna sig nöjda med denna lyckade start på dessa övningar.

I Örebro län hade samverkansövningen förlagts till Örebrofältet den 19—20 juni. Dessförinnan hade flyggruppens personal under tre kvällar genomgått den föreskrivna FFK-kursen. Vid ett kort besök under den 19 juni var övningen i full gång och ett bestående intryck blev att all personal visade stort intresse för de olika övningsmomenten och levde med i dem. Många värdefulla erfarenheter och goda förslag kom även fram under övningens gång. Länsflygchefen Hagenfeldt och civilförsvarsinspektör Adbring höll i tårtarna på ett förtjänstfullt sätt.

Hittills har samverkansövningarna genomförts i 15 län. Återstår alltså 9 län. I Norrbottens län ägde övning rum

den 10—12 september och i Östergötlands län skall samverkansövning nummer två genomföras den 18 och 19 september (alternativt 25 och 26 september).

Verksamheten inom FFK flyggrupper börjar mer och mer komma igång och vi hoppas att detta slag av övningar i framtiden skall bli allt vanligare.

Har ni hört den här...

...om de små barnen som arbetade med motsatsövningar i skolan. Det gällde att skriva motsatsen till vissa, i läroboken angivna ord. Där stod "kall" och de små barnen skrev "varm", där stod "elak" och de små barnen fyllde på med "snäll".

Sen dök ordet "hat" upp... Lille Kalle funderade både länge och väl innan han plitade ner "mösa".

När såg Ni en Cessna sist?

FLYGKLUBBAR

FÖRETAGARE

ALLA FLYGINTRESSERADE

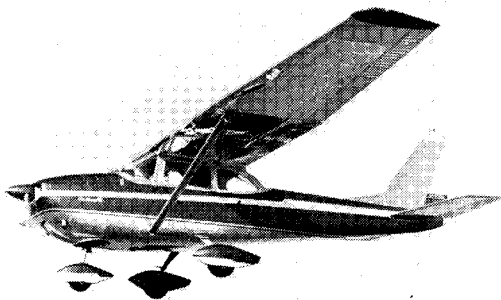
TAG KONTAKT MED ER MÅNG-

ARIGA CESSNA-REPRESENTANT

SOLBERG FLYG AB

BULLTOFTA FLYGPLATS, MALMÖ 16

Telefon: 040/93 08 17, 93 08 18



CESSNA 172

SOM GÄRNA DEMONSTRERAR, DISKUTERAR OCH LEVERERAR CESSNA FLYGPLAN, NYA OCH BEGAGNADE, OCH BETJÄNAR EDER MED SERVICE OCH RESERVDELAR

*FAI anförtrorde
i år åt KSAK
att anordna VM
för radiostyrda
modeller.
Medarrangör var
Sveriges
Modellflygförbund.*

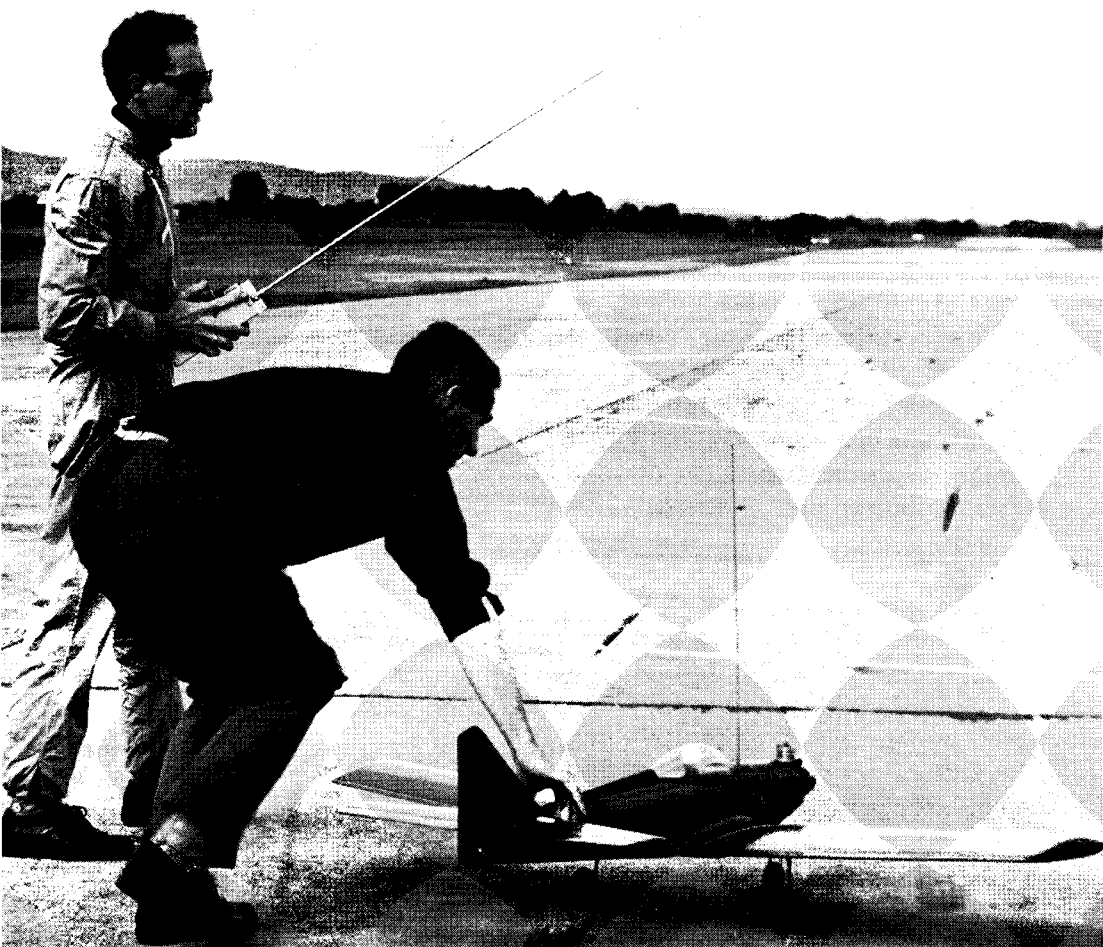
Fjärde världsmästerskapet för radarstyrda modeller förlades till F5, Ljungbyhed. Tävlingsarna blev, inte minst tack vare chefens för Kungl Krigsflygskolan, överste Bengt Belander, stora tillmötesgående och välvilliga medverkan, en stor framgång.

Måndagen den 9 augusti samlades deltagare och supporters från 13 nationer på Herrevadskloster, som sedan 1960 är skola för blivande fältflygare.

För året gällde nya bestämmelser för poängberäkningen. Sålunda utgjorde det poängtal, som gavs för varje flygning, den sammanlagda poäng-
ningssiffror. Varje tävlande

hade rätt till en officiell flygning per dag under de tre tävlingsdagarna och slutplaceringen bestämdes av det sammanlagda resultatet av dessa flygningar. Tack vare de nya reglerna kom inte endast skickligheten i utförandet av manövrerna att vara utslagsgivande — även perfekt trim på flygplan, motor och radioutrustning liksom tävlingsrutin kom i hög grad att medverka till resultatet.

Efter första dagens tävlingar ledde amerikanen Cliff Weirick tätt följd av belgaren Chris Teuwen och landsmannen, titelförsvararen Ralph Brooke. Under andra tävlings-





"Doc" Ralph Brooke, tvåfaldig världsmästare, med sin segermodell "Crusader". Den 40-åriga tandläkaren från Seattle har själv konstruerat sitt plan, som är utrustat med Merco 61 motor och Orbit proportionalstyrning.

Holländaren van der Burg gör en sista kontroll före starten.

Standarden vid årets VM var mycket hög. Detta gällde såväl flygplan som "förare". Här flygs inverterat ett par meter över marken.

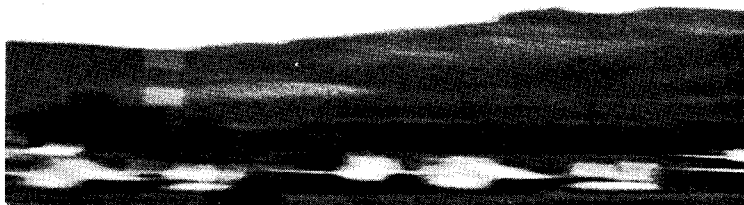
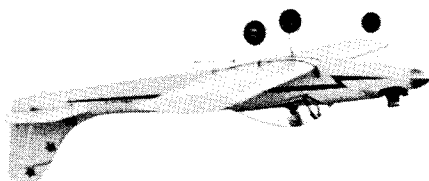
RC-VM 1965

dagen förbättrade samtliga i täten sina resultat. Brooke gick ett tag upp i ledningen, men den som inför slutkampen kunde uppvisa en knapp ledning var Teuwen. Brooke, som hade fördelen av att starta bland de första den sista tävlingsdagen, visade emellertid vad rutin betyder och noterade sin högsta poäng. Teuwen däremot misslyckades med sin flygning. Den enda som nu kunde hota Brooke och hindra honom från att bli världsmästare för andra gången var lagkamraten Cliff Weirick. Denne gjorde också en verklig kraftanstängning och noterade tävlingsens högsta individuella poäng, 7 269, för

sin flygning, men fick denna prestation till trots nöja sig med en tredjeplacering.

Många intressanta konstruktioner och välbyggda plan visades upp och utbytet för deltagarna har med säkerhet aldrig tidigare varit så stort. Om kvällarna samlades man mangrant på "Borgen", Herrevadskloster, och tittade på demonstrationer av senaste nytt i R/C-anläggningar och ytbehandlingsteknik.

Standarden var i år mycket hög. Även om proportionalstyrningarna (för första gången i flertal) erbjuder väsentliga fördelar vad beträffar t ex mjukhet i manövrarna, vi-



Protokoll från VM för radiostyrda modeller

Plac	Namn	Poäng			Summa poäng
		12 aug	13 aug	14 aug	
1	Ralph Brooke, USA	6151	7008	7188	20 347
2	Chris Teuwen, Belgien	6168	7216	6609	19 993
3	Clifford Weirick, USA	6217	6403	7269	19 889
4	Paju Stephansen, Norge	5997	6103	6779	18 879
5	Cristopher Olsen, England	6005	6066	6257	18 328
6	Zelbert Ritchie, USA	5404	6095	6211	17 710
7	Ronald Chapman, Canada	5848	5013	6732	17 593
8	Stuart Foster, England	5092	5476	5862	16 430
9	Karl Blauhorn, V Tyskland	4691	5313	6168	16 172
10	Harold Tom, Canada	5616	5504	4930	16 050
12	Jesper von Segebaden, Sverige	5186	4939	5600	15 725

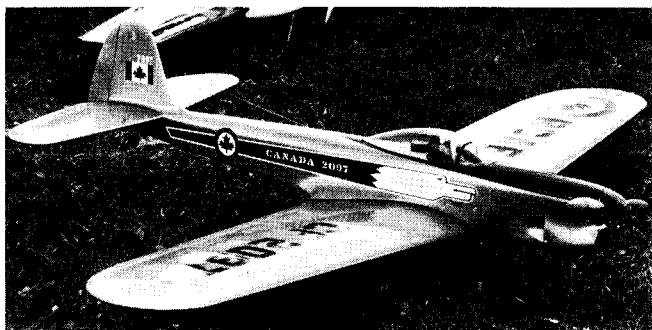
Lagtävlingen

1 USA 57 946, 2 England 48 227, 3 Canada 48 081, 4 Belgien 43 589, 5 Tyskland 42 629, 6 Syd-Afrika 39 285, 7 Italien 37 237 och 8 Sverige 35 956 poäng.

sade engelsmannen Chris Olsens femteplacering att det hittills förhärskande systemet med reedmottagare och fem manöverspakar — en för varje styrfunktion, höjdrodertrim och motorkontroll — inte helt är på avskrivning.

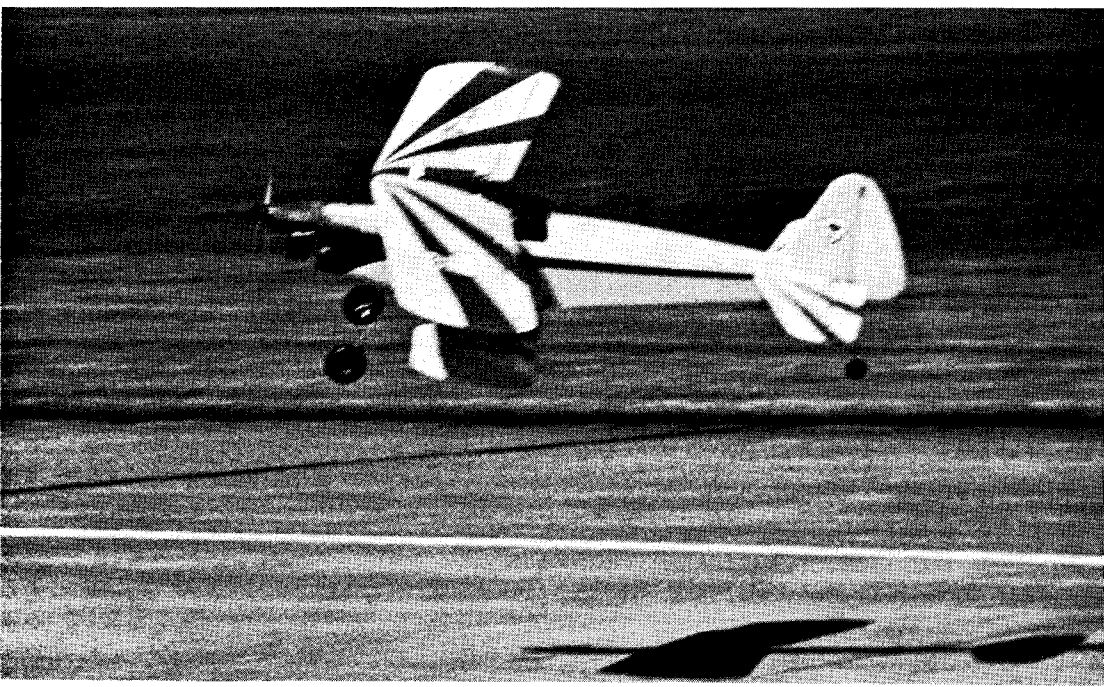
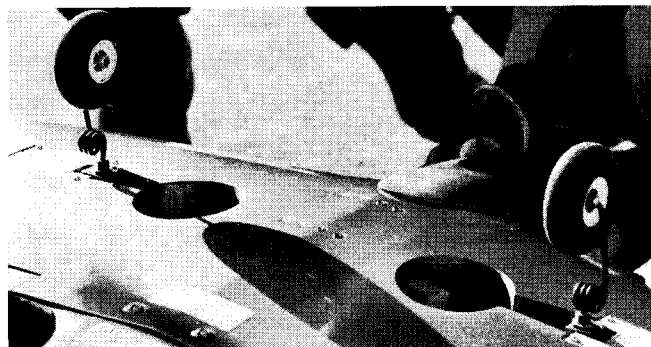
Det svenska laget bestod av Rolf Dilot, Jan Levenstam och Jesper von Segebaden med Per-Axel Elisson som lagledare. Laget kom på 8:de plats och individuellt placerade sig Segebaden bäst på 11:te, Levenstam på 26:te och Dilot på 31:sta plats. Rolf Dilot gjorde en prestation genom att överhuvudtaget kunna vara med. På hans axlar vilade största delen av ansvaret för tävlingarnas genomförande i egenskap av verkställande tävlingsledare. Otaliga var de problem som han och hans team av duktiga medarbetare från Aeroklubben i Malmö haft att lösa under månader av förberedelser. Under tävlingsdagarna bestod de sitt prov med glans.

Tävlingens dubbeldeckare: Fritz Bosch "Tiger". Spännvidd: 1500, resp 1200 mm. RC-utrustning: Simprop proportionalstyrning.



Ovan: Ron Chapman från Canada hade tävlingens vackraste och mest påkostade plan. Hans "Norseman 4" var bl a försedd med infällbart landställ.

Nedan: "Norseman 4" sedd underifrån. Vid sidan om utrymmet för landstället skymtar det specialkonstruerade servo som faller in och ut ställen.



Vasabröd har köpt Piper Cherokee 235

Wasabröd AB, Filipstad, har köpt flygplan att användas för affärsresor. Direktör Ulf Lundström, som nyligen tagit flygcertifikat, avser pröva sig fram genom att själv flyga kortare turer enligt VFR. Kanhända blir det en och annan resa av till företagets nya fabrik i Celle nära Hannover. Flygplanet, en Piper Cherokee 235 med instrumentering för flygning enligt IFR, levererades under augusti och är stationerat på Brattforsheden. Direktör Lundström har planer på att anställa pilot med instrumentbevis.

Malmö Aero utökar - köper Beech Baron C55

I mitten på november kommer Malmö Aero i Malmö att ersätta sin Beech Travel Air med en ny likadan och utöka flygplanparken med en Beech Baron C 55. Flygplanen får likvärdig utrustning bestående av bla autopilot, avisningsanordningar, ADF, dubblad ILS och kommunikationsradio. Den ökade efterfrågan på affärsresor har icke nöjaktigt kunnat tillgodoses med ett flygplan. Malmö Aero flyger huvudsakligen för Kockums. Med den ökade kapaciteten skapas möjligheter att i större utsträckning betjäna även andra företag.

Svenska flygplatser för allmänflyget

I KSAK-NYTT nr 5/1965 var en förteckning över svenska flygplatser införd. På grund av ett beklagligt misstag kom rubriken för förteckningen att lyda: "Svenska flygplatser öppna för allmänflyget". Rubriken borde ha varit "Befintliga flygplatser", eftersom förteckning-

en, som ursprungligen inte var gjord för publicering, skulle visa alla kända flygplatser.

Enligt AIP-SVERIGE, sida AGA 0-1, Användning av flygplatser, är landning på andra flygplatser än de som upptagits i AIP tillåten endast under förutsättning av markägarens tillstånd.

Bolidens Gruvaktiebolag har sålunda meddelat att landning på Bolidens flygplats icke är tillåten. Dessutom har till KSAK meddelats att Leksand, Tidaholm och Sollefteå ännu inte har färdigställda flygplatser.

Så snart som möjligt kommer en ny och kompletterad förteckning att ges ut.

K 8
K 6 CR
K 6 E

Leverans under våren 1966



Box 4027, Örebro
Telefon 019/18 65 33

MANOMECO

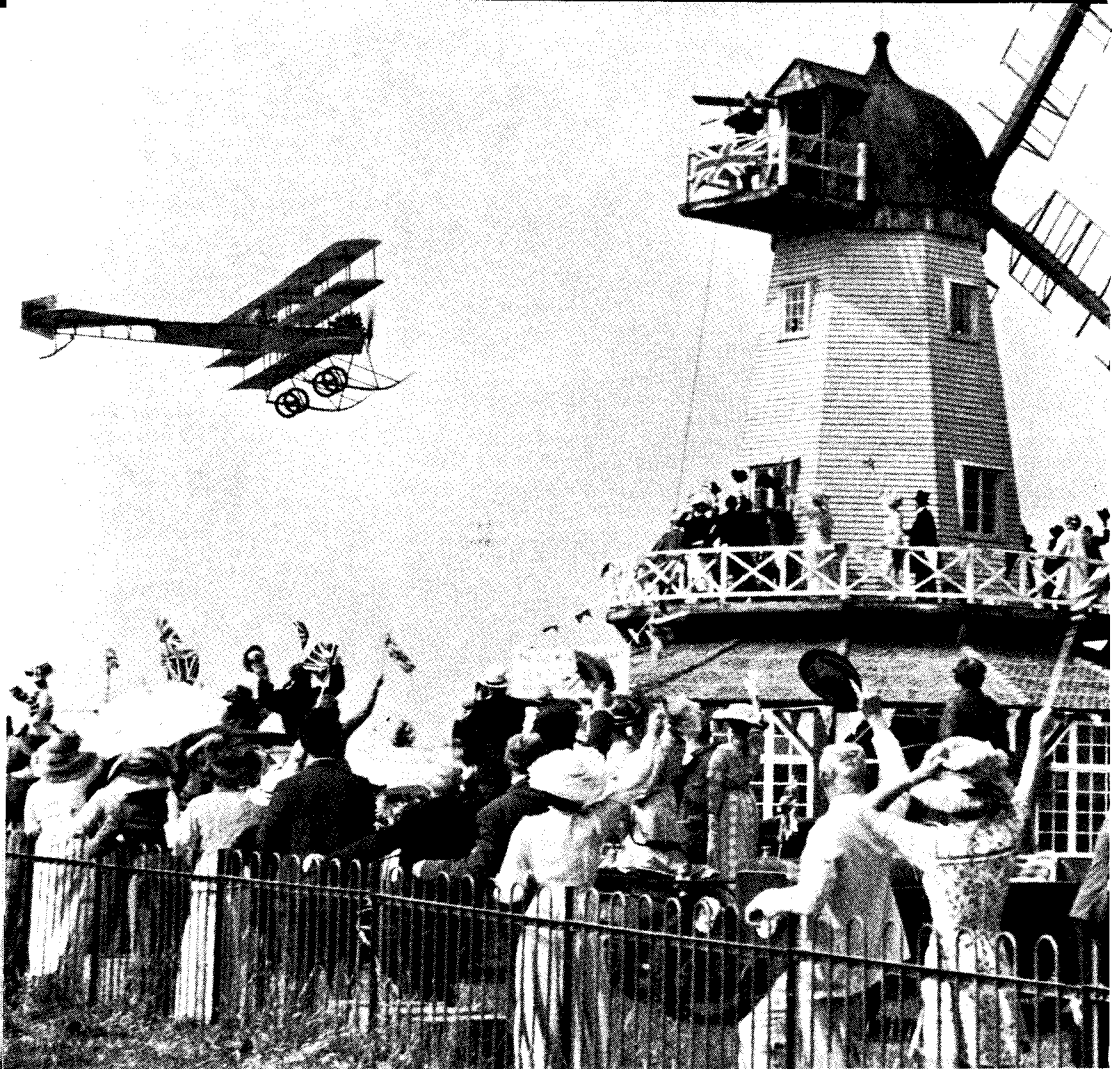
Flight Instrument Repair Station
Certificate No. 41

Årskontroller, reparationer och översyner av flyginstrument.

Snabba leveranser, humana priser.

Nyöversedda gyroinstrument till försäljning.

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



**Dessa fantastiska män
i sina flygande maskiner**

En filmanmälan under denna rubrik och i denna tidning?

Och tillika av en komedi, ja delvis på gränsen till rena farsen och med en kärlekshistoria inflätad? Ja, varför inte? Låt oss först titta litet på "rollistan"!

De mest framträdande "rollerna" innehas av Bristol Box-kite, Avro Triplane Mk IV, Vickers 22 (Blériot-kopia med triangulär kroppssektion), Lat-ham "Antionette", Blackburn Monoplane, Santos Dumont "Demoiselle" (fö så liten att den måste flygas av en ung dam, Joan Hughes, tillräckligt lätt (ca 50 kg) för att planet överhuvud taget skulle lyfta!), Eardley Billing Biplane och många, många fler.

Och, det bästa av allt, alla flyger verkligen! Regissören, Ken Annakin, fordrade nämligen från början att all bakgrundsmateriel skulle vara så autentisk som möjligt, bl a skulle samtliga deltagande flygplan vara exakta replikamodeller och vara i stånd att flyga för egen maskin! Dessutom måste man gardera sig för förutsedda (och oförutsedda!) haverier, varför tre fullvärdiga exemplar av varje typ måste byggas och det tillika på högst

sex månader. Och man har verkligen lyckats. Till och med atmosfären i hangarer och på fält finns där!

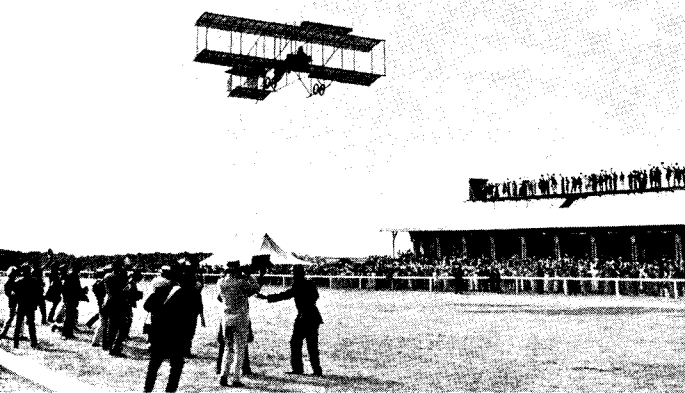
Om man så betänker att handlingen tilldrar sig nådens år 1910 och rör sig kring en (visserligen fiktiv) flygtävling mellan London och Paris inser man lätt vilka verkligt stora problem (och kostnader) inspelningen vållat bolaget, 20th Century Fox! Men resultatet är mycket gott och filmen kan verkligen rekommenderas flygintresserade av alla kategorier. Månet gott skratt kan utlovas samtidigt som filmen stämmer till eftertanke över flygets rasande snabba utveckling under den korta tid som förflutit sedan tio-talet.

Förutom sådana plan som verkligen kom i luften visas i filmens ingress många av de fantasifulla skapelser som såg dagens ljus under denna tid. Nämnas kan Passat ornithopter, en "anka" (Dixon "Nip-

per"), Lee-Richards "Annular Biplane" och Phillips "Multiplane" (med inte mindre än tjugo vingar!). Dessa senare kurositeter flögs dock, ehuru osynligt, som "linkontrollmodeller".

Sämst har man lyckats att maskera de (nödvändigtvis) moderna motorerna, men detta stör ingalunda helhetsintrycket. Måhända reagerar några, i likhet med mig, för de otroligt lättstartade motorerna! Under min tid som mekaniker på 30- och 40-talet har jag aldrig stött på något så lättstartat, och ändå var dessa motorer drygt 25 år modernare! Ovanligt litet trickfilmning har tillgripits, vilket är en stor fördel. I stället har tydligen helikopter kommit till flitig användning för flygscenerna.

För den rent "filmiska" recensionen av produkten ber jag att få hänvisa till mer sakkunniga skribenter i dagspressen och annorstädes! S Carlstedt



Ett par bilder ur den festliga filmen "Dessa fantastiska män med sina flygande maskiner", som hade premiär på Ritz i Stockholm den 26 augusti. På stora bilden kommer en Avro Triplane Mk IV svepande över en entusiastisk folkmassa och lilla bilden visar en Bristol Box-Kite.

KSAKs kartservice:

Nya kartblad och smärre ändringar

I KSAK-NYTT nr 3 i år var införd en förteckning över de Flygkartor som finns på KSAK eller kan beställas. Denna förteckning är nu mogen för en liten revision och detta gäller också det särtryck som bifogas varje beställning. När det gäller sidan 95 (särtryckets första sida) kan vi nu meddela att de efterlängtda kartbladen 2169, 2170, 2230 och 2231 nu har utkommit. Därmed finns ICAO 1:1.000.000 nu för så gott som hela Europa. Som ersättning för de felande bladen har KSAK anskaffat av USA utgivna kartor i ONC-serien. ICAO-bladen kostar 10 kr (Sverige 6 kr, Finland 14 kr) och ONC-bladen 8 kr.

ICAO 1:500.000 över Skandinavien och Finland finns nu i enlighet med planen på sidan 98 med undantag för Inari 2082C. Priset är 10 kr per blad.

Av ICAO 1:500.000 presenterade på kartan på sidan 99 finns nu samtliga med undantag för Ireland South N.W. 51¹/₂/11, Brest N.W. 46¹/₂/6¹/₂, Le Havre N.W. 48/2, Nantes N.W. 46/2, Toulouse N.W. 42/2, Paris N.E. 48/2, Dijon N.E. 46/2 och Marseille N.E. 42/2.

På sidan 100 följer bladindelningen WAC-kartan 1:2.000.000. Denna WAC-karta framställs emellertid inte längre utan ersätts av ONC (sid 97).

Såväl WAC- som ONC-indelningen delas i kvadranter i skala 1:500.000 och benämns PC enligt följande exempel:

↑	PC 104A	PC 104B
4°	WAC 104	
↓	PC 104D	PC 104C

↑	PC D-2 A	PC D-2 B
8°	ONC D-2	
↓	PC D-2 D	PC D-2 C

KSAK strävar efter att få full täckning över Europa med den senare PC-indelningen. Priset för dessa blad är kr 8: —. För Spanien och vissa

delar av Marocko och Tunisien finns dock endast följande PC-blad: 318B, 318C, (E hälften av F-1D), 319A, 319B, 319C, 319D (F-1C), 322A, 322C, 322D, (3/4 av F-3D), 347A, 347B, 347C, 347D (G-1A), 346A, 346C, 346D, (3/4 av G-1B), 420A, 420B, 420C, 420D (G-1D), 421A, 421B, (N hälften av G-1C). Priset för dessa blad är kr 4: —.

Ny karta 1:2.000.000

Jet Navigation Chart med vissa aeronautiska informationer. Utmärkt översiktskarta av hög kvalitet. Pris per st kr 10: —.

J N 21 täcker ungefär 10° V—22° Ö, 32°—50° N.

J N 22 täcker ungefär 9° V—25° Ö, 50°—73° N.

Dessa båda kartor täcker alltså i stort sett hela Europa utom östra Finland, Grekland och östra Balkanhalvön. Dessutom täcker J N 21 Nordafrika från Casablanca till Tripoli.

T I L L S A L U

Piper Cup L4 85 hkr och Cessna 175 Skylark

Planen i utmärkt skick. Hänvändelse
till disponent L Norrström,

AB Carl Engström

Eslöv 0413/130 00

Synhöjdmätare

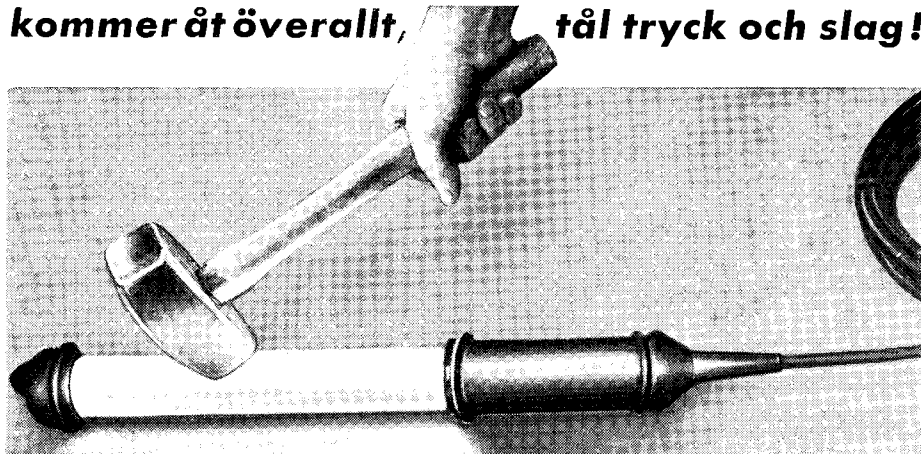
i meter, fabr. Kollsman, samtliga med protokoll.
Kaj Lindblad, Box 91, Skurup.
Tel. 019/12 53 68.

Beagle A 61/1 Terrier I

på förmånliga avbetalningsvillkor.
Örebro Bil- o. Flygklubb, Fack 379, Örebro.
Tel. 019/12 53 68.

LYSRÖR- SLADDLAMPA

kommer åt överallt, tål tryck och slag!



är

- stötsäker
- oljebeständig
- lätthanterlig
- vattentät
- strömsnål
- S-märkt
- patentsökt

har

- reflektor
- vridbar upphängningskrok
- 7 m ledning med gummistickpropp
- låg vikt

Endast för växelström.

För 220, 127 och 110 V riktpriis 79,-.

För 65 och 24 V, utan stickpropp, riktpriis 84,-.

Plus oms

ASEA

Allformatoravdelningen

Storgatan 11, SOLNA 4. Tel. 08/82 03 70

T I L L S A L U

Hörlurar

med tätslutande musslor och påmonterad mikrofon, end 145: - Mikrofon differentialtyp, Elektro-Voice 205STC, tar ej upp motorljud. Samma som används i Caravelle och DC-8, ny, 245: -. Omformare PP-18AR, in 13 volt 4 amp, ut 28 volt 1,5 amp, ny, 300: -. Transistorradio, mellanvåg och flygradiobandet 108-136 Mc/s.

Rolf Öhlund, Akaciagatan 18, Lomma.

Tel. 040/46 31 34.

Auster M5

med skidor och hjulställ, nybesiktigad, 1.000 tim kvar på motorn, säljes förmånligt
Östersund 063/161 11, 161 50.

EDO flottörer

1300 liters säljes billigt.

Östersund 063/161 11, 161 50.

Auster V J 1

i gott skick. Planet levereras med två utgångna motorer, varav en körts endast 800 h från ny, vidare med skidor, extra motorfundament, extra motorplåtar m fl reservdelar. Säljes förmånligt p g a nyanskaffning.

Halle-Hunnebergs Flygklubb, Box 155, Trollhättan.

Uppl på tel 0520/120 42 efter kl 17.

Handbok i radiotelefonering och -navigering

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

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

M.S. 885 "Rallie"

i utmärkt skick med 360 kan. VHF-radio klass I. Vidare upplysningar om aktuell gångtid m m genom

Linköpings Flygklubb, SAAB, Linköping

Tel. 013/12 09 00

Percival Proctor IV

Välvärdad och snygg. Synnerligen rejält och gediget flygplan, tjustigt att flyga för den som vill flyga något annorlunda. Ombyggd för passagerarbefordran 1957 och därefter enbart flugit i firmaflyg. Utmärkt reseflygplan, marschfart 220 km/t, full panel, radio, rotating beacon. Total gångtid flygplan och motor 693 tim. Säljes förmånligt p g a nyanskaffning. F:a VANERFLYG,

Trollhättan, ing. Möllborn 0520/166 14.

Cessna 172,

mörkerutrustad med nollställd motor. Pris kr 60.000: -.

Piper Comanche 250,

IFR-utrustad. Pris kr 95.000: -.

Dessutom finns begagnad Beech Musketeer

och Cessna 210 m. m.

KUNGSÄIR AB, Kungsängens flygplats, Norrköping

Tel 011/804 45 (Henriksson)

BEG. FLYGPLAN

CESSNA 210 fullst. IFR-utrustad

VOR, ADF, Marcer Beacon

Autopilot Tactair T3

CESSNA 172 1965 års mod

CESSNA 172 1961 års mod

AUSTER MK V med nollst motor

LYCOMING 0-290-3

SOLBERG FLYG AB

Tel. 040/93 08 17 eller 93 08 18 MALMÖ

Ö N S K A S K Ö P A

EDO flottörer

1.500 eller 1.600 passande Super Cub 95.

Tel 08/38 86 86.

FLYGPLAN

lämpligt för segelflygbogsering och skolning

önskas köpa.

Svar med pris och data till Kristianstads Flygklubb, Kristianstad.

Begagnat 2-sitsigt segelflygplan

Tel. 0563/518 43

Gipsy Major-motor Mk X/1

(samma som används i Saab Safir) önskas köpa.

Svar med uppgift om motorns tillstånd och gångtid efter grundöversyn till

AEROKORT AS

Lövegården, Store Magleby, Danmark

L E D I G A P L A T S E R

WASABRÖD AB

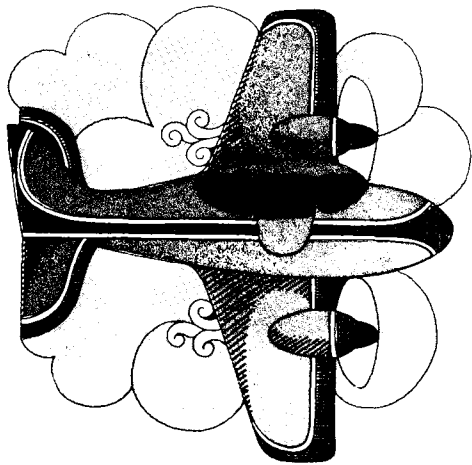
anställer

FLYGARE MED IFR-BEVIS

till nyanskaffat affärsflygplan. Svar till verkst. dir.

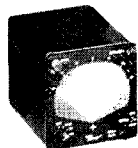
WASABRÖD AB, Filipstad.

Now you can afford to equip your aircraft the same way airlines equip their aircraft.



You get the quality that has made Bendix the first choice among airlines. And you get prices equal to or lower than competitive equipment.

Announcing the new Bendix *Trophy Line* of radio and avionics systems for general aviation.

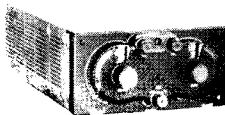


1. RDR-100 Airborne Weather Radar.

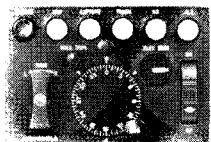
A new solid-state design that makes all-weather flying a reality for light-twin aircraft. The complete system weighs only 7.5 kilograms and, except for cockpit indicator, fits in the aircraft's radome nose cavity. It includes iso-echo contour circuitry, variable rate scan control for daylight reading without viewing hood, and airline-quality ground mapping capabilities. Power output is 10 kilowatts; range is 129 kilometers. *The RDR-100 is the lowest cost airborne weather radar available today.*



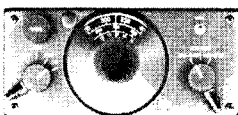
2. M-450 1 1/2 VHF COM/NAV System. A system that lets you simultaneously receive communication from towers or en route controllers while flying NAV courses. It includes a 360-channel communica-



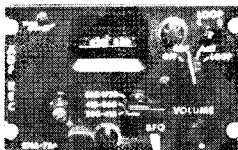
tion transceiver, a 100-channel navigation receiver with converter-indicator, a 3-light marker beacon receiver, and a 20-channel glide slope receiver.



3. M-1 Automatic Flight Control System. It includes a 3-axis autopilot, plus a flight computer and course director. You can use the system to fly manually with only fingertip pressure; or to capture and track automatically a preselected heading, VOR course, localizer course or glide slope.



4. ADF T12B Automatic Direction Finder. A fully transistorized system that enables radio range communication and broadcast in bands from 190 to 1750 ke. A ferrite core, a fixed-loop antenna and an extra-sensitive receiver allow the system to pull in even distant stations.



5. DFA-72 Automatic

Direction Finder. This is a fully TSO'd solid-state system that weighs less than 6 kilograms complete with tuner, an amplifier housed in standard dwarf 1 1/2 ATR form factor case, a low-silhouette ferro-magnetic fixed-loop antenna, and a Goniometer Indicator. The tuner contains the tuning mechanism and all r-f circuitry, and is housed in a standard RTCA SC-46 form factor case for radio control panel or instrument panel installation. The system covers 200 to 1750 ke range in 3 bands: 200-415 ke, 415-860 ke, 860-1750 ke.

Write now for our brochure on the new Bendix Trophy Line, to Dept. L95-07, 605 Third Avenue, New York, N.Y. 10016, U.S.A.



Bendix International Operations

Generalagent: **HESSSELMAN BIL-AERO AB**

BOX 420 46

STOCKHOLM 42

TEL. 08/19 04 80



FLYGENTUSIASTER!

Till Er, som funnit att privatflyget av idag inte längre är något sportflyg, med luftleder, fyrar, betongbanor, etc, vill vi säga:

"GÅ ÖVER TILL HELIKOPTER!"

En sagans flygande matta, som gör det möjligt för Er att komma till platser, som Ni förr bara kunnat drömma om. Under lederna i luften men över trängseln på vägarna kan man förflytta sig och ha tillgång till landningsplatser överallt. Att komma till de obetydligaste kobbar i havet eller till de högsta toppar i våra fjäll är inget problem, om man använder helikopter.

Idag finns en ekonomisk helikopter med utomordentliga prestanda, som inte kostar mer än ett IFR-utrustat privatflygplan.

- En helikopter, som ger Er dessa möjligheter, är HUGHES 269 A och 300.



Begär närmare informationer!

SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET

Norrköpingsavdelningen

Fack

NORRKÖPING 6

Tel. 011/299 40