

SM i motorflyg inställdes

Idisapbestämmelserna prövades
improviserat på Skå-Edeby

I aprilnumret av KSAK-NYTT utlystes 1958 års SM i motorflyg sedan KSAK i Flygrevyns decembernum-
1 förra året annonserat att Riksmotorflygtävlingen skulle ersättas med ett officiellt Motorflyg-SM. Anmälningstiden angavs till 28 maj.

Majnumret av KSAK-NYTT innehöll en påminnelse om SM. För säkerhets skull förlängdes anmälningstiden till 3 juni och en kupong infördes för att underlätta klubbarnas resp. flygarnas rekvisition av anmälningblanketter och tävlingsbestämmelser. Tävlingsreglerna hade redan publicerats i KSAK-NYTTS aprilnummer.

Då anmälningstiden — förlängd en vecka — utgick hade tre (!) anmälningar kommit. Eftersom förberedelsearbetet inte kunde uppskjutas avlystes tävlingen.

Den 4 juni — efter anmälningstidens utgång — kom ytterligare fyra skriftliga anmälningar och senare på dagen en telefonanmälan.

Sedermåra visade det sig att en klubb i stockholms-trakten hade tänkt anmäla tre man, men man tänkte först när det blev känt att KSAK:s första Motorflyg-SM redan blivit avlyst.

Nu frågar sig KSAK:

- 1) **Varför kan inte de som verkligen är intresserade anmäla sig i tid?**
- 2) **Varför är intresset för en motorflygtävling så ringa?**

Den första frågan får väl betraktas som retorisk men KSAK kommer att göra en grundlig undersökning för att få fram ett klarläggande svar på den andra. Vi återkommer!

Blixtaktion från DFS

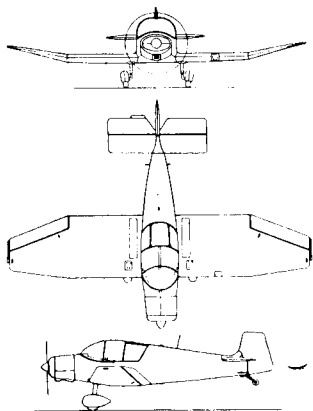
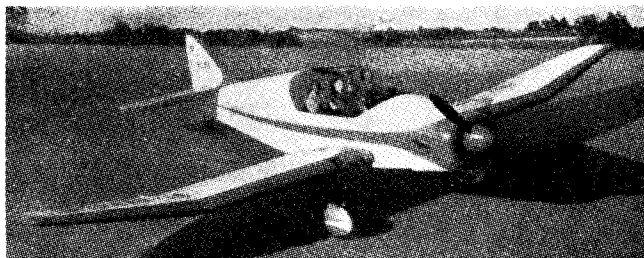
Två som blev lika upprörda över det inträffade som KSAK-chefen Nils Söderberg var flygarduon Torgil Rosenberg — Kalle Wallén, medlemmar av DFS — tidigare "De Förenades Segelflygklubb" — numera "Distinguished Flight Society". De inbjöd efter samråd med KSAK till en Sportflygarträff på Skå-Edeby.

Forts. sid. 2.

"NYA VINGAR" GÅVA TILL NATIONALMUSEUM

Ett exemplar av stockholmskonstnären D. Wretlings statyett "Nya Vingar" har av 1. flygläkaren Nils Sundgren överlämnats som gåva till Nationalmuseum. Ett annat exemplar av samma statyett uppsattes av KSAK 1957 som SM-tecken i segelflygning.





I majnumret av KSAK-NYTT omnämndes den nya Jodel D-140. Här presenteras det fyrsitsiga flygplanet i bild. Släktskapen med Jodel D-112, som nu amatörbyggs på skilda håll i vårt land, är påtaglig.

Forts. fr. sid. 1

Edeby 14—15 juni. Tio sportflygare ställde upp och fullföljde tävlingen som gick efter de nya SM-reglerna.

Erfarenheterna av de nya reglerna var i stort sett goda. Framförallt visade det sig klart och tydligt att man kan ställa upp i SM med vilket flygplan som helst och ändå få en fullt rättvis bedömning.

Lagtävlingen vanns av Linköpings FK (Petersén-Hedman) 160,6 pr., Stockholms Nya Flygskola (Hedlund-Kronvall) blev tvåa med 197,3 pr. och Tekniska Högskolans FK (Johansson-Wallén) trea med 285,1 pr.

Härnedan följer de individuella resultaten: 1) Kai Hedlund, SNF, Safir, 47,0 pr.; 2) Lennart Petersén, LFK, Cub, 71,9 pr.; 3) Evert Hedman, LFK, Cub, 88,7 pr.; 4) Carl Danielsson, LFK, Cub, 111,7 pr.; 5) Lars Johansson, THF, Safir, 142,1 pr.; 6) Kalle Wallén, THF, Hornet Moth, 143,0 pr.; 7) Göran Kronvall, SNF, Safir, 150,3 pr.; 8) Martin Ingelmann-Sundberg, THF, Hornet Moth, 164,2 pr.; 9) Clas af Ugglas, Cub, 176,3 pr.; 10) Lennart Rönn, SNF, Cessna, 313,2 pr.

”Pensionatet har eget flygfält”

Det är Pensionat Grankullavik, nära Ölands norra udde som från och med 1958 kan locka privatflygarna med ett luftigt semester mål. Initiativet finner KSAK så till den milda grad lovvärt att vi med nöje presenterar adress och telefonnummer till värden på stället H. Ericksson. Adressen är Byxelkrok och telefonnumret Grankullavik 12. Ring bums och beställ rum samt tid för landning!

Luftfartsstyrelsens bestämmelser

för anläggning av landningsstråk borde läsas av många hotellvärdar och kommunalmän i vårt avlånga land. Det är dessa enkla landningsstråk som i första hand behövs för privatflygets kommunikationer.

Ur bestämmelserna saxar vi följande:

Flygplats må bestå av ett eller flera landningsstråk, av vilka ett om möjligt skall läggas in den för orten vanligaste vindriktningen. Start och landning över bebyggt område bör i möjligaste mån undvikas.

Stråkets minimibredd är 100 m och minimilängd 600

m. Denna minsta stråklängd gäller över havets nivå och skall ökas med 2 % för varje 100-tal m höjd över havet. För start och landning avsett område skall ha en bredd av minst 50 m och ligga mitt i landningsstråket.

Erforderlig stråklängd för lätta flygplan kan approximativt beräknas under antagande av att den bör vara minst 130 % av uppgiven startsträcka med full startvikt och motoreffekt till 15 m höjd.

NORDISKT SAMARBETE

KSAK har från Nords Aero Klubb emottagit följande tackbrev, som vi själva glatt oss åt att få emotta och som vi gärna vill låta våra medlemmar läsa.

Norsk Aero Klubb vil i denne måte fremføre sin hjerteligste takk til Kungl. Svenska Aeroklubben for det vakre sølvbeget herr tannlege R. Dahl overraktet i forbindelse med flystevnet på Værnes.

Begeret vil alltid minne oss om de svenske flykamerater vi hadde den glede å treffe på

IDÉN OM SPORTFLYGETS BEGRAVNING

Billy Huzells funderingar kring en USA-resa i föregående nummer av KSAK-NYTT har föranlett klubbkamraten Kjell Ahlberg att skicka oss följande rader som vi med nöje publicerar. Vi delar helt insändarens uppfattning om KSAK:s målsättning, som också bör vara klubbarnas och de enilda flygarnas. — Om man väntar en sund utveckling av privatflyget måste man givetvis målmedvetet arbeta på att göra flyget tillgängligt på bred bas. De höga kravena hör sannerligen inte hemma vid hangardörrarna!

I dessa spalter har framförts vissa funderingar över varför privatflyget har så svårt att finna spridning i

Värnes, og vil være et varig minne om de mange og sterke vennskapsbånd som finnes mellom svenske og norske flygere.

Den svenske deltakelse i stevnet vakte udelt og berettiget begeistring både hos fagfolk og det brede publikum. Kaptein Hjelte har tidligere flere ganger optrådt i Norge, og hans program er alltid like populært. Det nye innslag med svensk militær deltakelse var også meget vellykket. Den elegante og samtidig presise stflying som ble utført av de fire J-29 fra Östersund var uhyre imponerende.

Stevnet på Värnes var både publikumsmessig og økonomisk en stor suksess, noe som i høy grad kan tilskrives den svenske deltagelse. Vi tillater oss å håpe at vi også i fremtiden vil ha gleden av å se svenske flygere på våre flystevner.

Ärbodigst
Hans G. Lund
Formann

W. Christie
Generalsekretär

vårt land. Med anledning härav skulle jag vilja bemöta vissa synpunkter som framlades i förra numret av denna tidning.

Inledningsvis måste man väl konstatera att nordbon är av ganska trög natur men inte trögare än att han mycket väl inser att det är förträffligt att korta av både resväg och -tid genom att "ta gent över". Hans tankar kommer då omedelbart in på flyget. Eftersom människan i alla tider närt en längtan att få flyga gäller det bara att få denna längtan att trycka på och till slut "pocka över", som kompositören hr Berthram Fnykström, Hagbröfors behagar uttrycka sig. Men den hinner sällan pocka över. Tyvärr är det nog så att medelsvensken oftast får en ganska snedvriden uppfattning om kvalifikationerna som fordras för att få flyga i luften, och det hela slutar med ett luftslott. Gör man helt incognito ett besök vid en svensk flygklubb, märker man, att en landkrabba inte tas emot med större entusiasm än en långarmad mollusk, och att många sportflygare går omkring med "vafanharnihärattgöra" i blicken. Man berättar flygupplevelser och brer tjockt med bondsmör på varje ord, som hasplar fram. De mest fantasifulla adjektiven slänger man ut med jämna mellanrum och suger på dem tills smaken faddnar, men då har medelsvensken gått för länge sen. Han skäms över sin okunighet. Det ser ut som om det krävs alltför många heltuffa egenskaper för att flyga omkring i solskenet.

Behöver det verkligen vara så?????

Ja, så länge det finns människor som tycker det

är så förfärligt märkligt att flyga, och att de själva är så förträffliga när de har erövrat ett A:2 att de nödvändigtvis måste se andra över axeln. Att visa upp en sådan attityd är väl i alla fall att ge sitt lilla bidrag till sportflygets begravning.

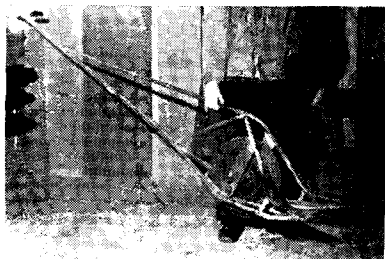
Det är mycket möjligt att jag har missuppfattat klubbarnas uppgift, och i så fall ber jag om rättelse! Missuppfattningen skulle då lyda ungefär såhär. Klubbarnas huvuduppgift bör vara att med alla till buds stående medel söka få en så omfattande spridning av flygintresset som möjligt. De skall vara KSAK:s tentakler, som sträcks ut och försöker få grepp på sven-sken i gemen så att han får flyget på hjärnan.

Vaffödenudå?

Därför att vi skall få ett underlag för linjeflyg, affärsflyg och turistflyg. Därför att det är en kulturfrämjande gärning. Därför att vi skall få flyga billigare med bättre service.

Nu kommer någon och säger att spridningen är tillräcklig. Vi behöver inte fler i vår klubb. Så går man där i "splendid isolation" och tycker förfärligt mycket om "at være sig selv nok". Med andra ord blir det såhär: "Bättre en fågel i handen än tio i skogen"! Men fågeln dör (så gör alla fåglar). Da står man på sig och säger: "Bättre ingen fågel i handen än tio i skogen", och så går man och begraver den men tar i hastigheten med sig det svenska sportflyget. Vila i frid! Du var missförstådd! Ack, ack!

Då behövs inga "fixed base operators", och då lär man få busvissla efter en serviceman var många generationer som helst efter-som staten näppeligen kan



FARNBOROUGH 1958

The Society of British Aircraft Constructors anordnar sin nittonde utställning i Farnborough 1—7 september. 1 september är avsedd för press- och teknisk förhandsvisning, 2—4 september för särskilt inbjudna gäster och 5—7 september för allmänheten.

SILESMO SLOG REKORD

Vid de två träningstävlingarna i Leszno före VM vann Irve Silesmo den ena med 63 km/t på en 200 km triangelbana. Han blev fyra på den andra tävlingen.

ha intresse av att släppa pengar till klickar av sportflygare, som bara tänker på att roa sig och lämnar utvecklingstanken därhän.

Gör inte flygningen svårare än den är! Ta bort den förfälskade, självpatagna gloria som guppar på en massa sportflygares huvuden! Kliv ner från flygpedistalen och prata med folk om flyg som allting annat! Upplys, bekämpa den personliga egennyttan, och ge ditt eget bidrag till flygets spridning genom att vara saklig och vederhäftig! Skulle ingen ljusning skönjas, låtom då samlas till ett sjudundrande gravöl där liket självt har bakat kakorna.

Sekreteraren i Värmlands Flygklubb ingenjör Rafael Rönnlund har konstruerat en praktisk hangarkärra som under en säsong utprovats och befunnits mycket användbar. Genom hjulets stora diameter är det möjligt att flytta flygplanen från en mer eller mindre ojämn fältyta in i hangaren. Riskerna för hangarhaveri är därigenom minimala. Man kör helt enkelt in kärrens

gaffelparti under skidan, trycker ner dragstängen och lyfter sålunda flygplanet lagom mycket för att flygplanet skall kunna transporteras i sidled. I längdled förflyttas flygplanet på sitt eget hjul, sedan kärren borttagits. För att hangarera en Bergfalke fordras endast en man vid kärren, en i flygplanets stjärt och en vid vingpetsen.

Ritningarna kostar 10,- kronor och rekvireras från Värmlands Flygklubb, Box 544, Karlstad.

UTLÄNNINGARS RÄTT ATT FLYGA I SVERIGE

Utlänning med gällande certifikat utfärdad i eget hemland (medlem av ICAO) får privatflyga i Sverige utan särskilt tillstånd. Detta gäller vid flygning av såväl svenskt flygplan som i utlandet registrerat flygplan.

Utlänning må efter särskilt tillstånd genomgå flygutbildning vid av LFS godkänd flygskola. Ansökan ställes till LFS och skall innehålla uppgift på fullständigt namn, födelsedag och ort samt arbetsplats.

Inskränkning i ovanstående bestämmelser.

Utlänning — med undantag för danska och norska medborgare — äger ej rätt att flyga glid- och segelflygplan som helt eller delvis inköpts av statsmedel.

FRÅN SEGELFLYG-VM I POLEN

När detta nummer av KSAK-NYTT går i press pågår ännu VM-tävlingarna i Leszno som bäst. I skrivande stund leder Pelle Persson standardklassen efter fyra tävlingsdagar men

vad som kan hända under den vecka som återstår är inte gott att veta.

Vi vet emellertid att 25 man deltar i Standardklassen, däribland Pelle Persson och Irve Silesmo samt att 37 man tävlar i Öppna klassen, bland andra Harry Molander, som lustigt nog här en gammal utvandrad allebergare till motståndare. Det är Rolf Hossinger, som numera tävlar för Argentina.

Den polska listan över deltagande flygplan i standardklassen upptar följande typer: Austria-Standard, Breguet 905-01, EON Olympia (2 st), Ilindenka (2 st), Ka-6 (4 st), Mucha (6 st), Olympia-415, Pik 3 c, Slark 2 (4 st), Standard Futar och Zugvogel IV (2 st, de båda svenskarnas).

INTERNATIONELLT PÅ ALLEBERG

Flygkadetter från Canada, USA, Storbritannien och Nederländerna som under sommaren "gör" Flyg-Sverige som Flygvapnets gäster besöker Alleberg under tiden 4—6 augusti.

Svenska Flygförsäkringspoolen utger en premieta-riff för olika slag av flygförsäkringar, vilken bör finnas vid alla flygklubbar. Manga frågor fordrar emellertid en särskild belysning, varför KSAK-NYTT här skall ge en överblick över de för en flygklubb och en privatflygare aktuella försäkringsfrågorna.

1. Hur gäller av klubb- medlemmar eller övriga en- skilda personer tagna försä- kringar vid flygning eller verksamhet i samband där- med?

1.1. Livförsäkring.

1.1.1. Försäkringen gäller i full utsträckning utan tilläggspremie för passagerare i alla slag av flygplan (även militärflygplan) samt för förare eller personal på luftfartyg som går i reguljär trafik.

1.1.2. För förare och personal på privat- eller skol-flygplan gäller försäkringen i de fall den är tecknad i svenskt livförsäkringsbolag också i full utsträckning och utan tilläggspremie om sammanlagda försäkringsbeloppet för vederbörandes

1. enskild olycksförsäkr.	200.000	obegr.	obegr.
2. reseolycksfallsförsäkr.	200.000	200.000	"
3. kollektiv olycksfallsförsäkr.	50.000	obegr.	"

1.3. Privat ansvarighets- försäkring, s k drulleför- säkring.

Privat ansvarighetsförsäkring gäller icke för skador som vederbörande kan komma att förorsaka i egen- skap av privatperson såsom ägare, brukare eller förare vid trafik med eller användning av flygplan.

Privat ansvarighetsförsäkring gäller på motsva-

FLYGKLUBBARNAS OCH PRIVATFLYGARNAS FÖRSÄKRINGSPROBLEM

samtliga livförsäkringar i sådana bolag ej överstiger 100.000 kr. För överskjutande belopp utgår en tilläggspremie av 5 ‰ per år, om försäkringen såsom sådan varit gällande kortare tid än 10 år. Efter 10 år utgår ingen tilläggspremie. Det kan nämnas att till denna kategori hänföres även civil flyglärare.

1.1.3. För militär-, prov-, tävlings- och avancerad flygning liksom även för fallskärmslipp, som icke företages av tvingande skäl, skall erläggas tilläggspremie som fastställs i varje särskilt fall beroende på riskens art.

1.2. Olycksfallsförsäkring.

Försäkringen gäller vid flygning som passagerare endast i flygplan, vilket erhållit vederbörlig myndighets tillstånd att ta betalande passagerare och med följande maximibelopp

dödsfall	invali- ditet	dags- ersättn.
----------	------------------	-------------------

rande sätt ej heller för anställd flygförare eller annan anställd funktionär.

2. I vad mån kan enskil- da styrelsemedlemmar i en flygklubb bli personligen ersättningsskyldiga för ska- da som i klubbens verksam- het tillfogas annan person eller egendom?

Den som tillhör klubbens ledning som styrelsemedlem

eller funktionär kan bli personligen ersättningsskyldig för skada, som anses bero på hans fel eller försum- melse. Detta kan ta sig uttryck antingen i att han deltagit i beslut att verksamheten får försiggå under förhållanden som strider mot av myndighet meddelade föreskrifter eller eljest under omständigheter som måste anses innebära sär- skild fara för olycksfall. Som exempel kan nämnas bl a att flygplanet inte varit föremål för översyn inom föreskriven tid, att flygche- fen eller flygläraren icke varit behörig eller att flyg- ning tillåtits under ogynn- samma väderleksförhållan- den o dyl.

3. Försäkringsplan för flygklubb.

3.1. Obligatoriska försäk- ringar enligt lag.

3.1.1. Försäkring av an- ställd avseende ersättning för skada till följd av olycksfall i arbetet.

3.1.2. Trafikförsäkring för registreringspliktigt mo- torfordon.

3.2. Obligatoriska försäk- ringar enligt KSAK:s be- stämmelser.

3.2.1. Försäkring av per- sonal som fullgör flygupp- drag för klubbens räkning såsom instruktör, bogser- förare eller förare vid hjälp- flygverksamhet. Avtal ang kollektivförsäkring träffad mellan KSAK och RFA.

3.2.2. Flygansvarighets- försäkring för av klubben ägt eller brukat flygplan av- seende skada som flygplanet försakar på person eller

STOCKHOLMS LÄNS MÄSTERSKAP

Den 10 och 11 maj arrangerade Mfk Falkarna, Norrtälje länsmästerskap för friflygande modeller på Flygplatsen.

Deltagarna fördelades på fyra klubbar, Falkarna, Norrtälje; Svalan, Roslagsbro; Kondoren, Finsta samt Modellsportklubben, Solna.

Resultat:

S 1 Nyb.: 1) Ch. Ytterberg, Ntje, 267 sek.; 2) Claes Engsner, Ntje, 147; 3) Anders Edsberg, Ntje, 133; 4) K. O. Hemlin, R-bro, 129.

S 1: 1) Roine Jansson, Nte, 320 sek.; 2) Agne Björk, R-bro, 307; 3) B. Lindh, Ntje, 284; 4) Lennart Larsson, Solna, 208.

G 1: 1) Ejlert Josefsson, Finsta, 192 sek..

Jetex: 1) Rolf Sandström, Ntje, 157 sek.; 2) Håkan Ekström, Ntje, 30 sek.

F 1: 1) Ake Sandberg, Ntje, 207 sek.; 2) Lennart Larsson, Solna, 128.

Sint: 1) Ake Sandberg, Ntje, 663 sek.; 2) Roine Jansson, Ntje, 658; 3) Agne Björk, R-bro, 597; 4) Rolf Sandström, Ntje, 579; 5) Kjell Eriksson, R-bro, 527.

Gint: 1) Georg Johnsson, Ntje, 505 sek.; 2) Rolf Sandström, Ntje, 180.

Fint: 1) Lennart Larsson, Solna, 668 sek.; 2) Agne Björk, R-bro, 315; 3) Georg Johnsson, Ntje, 112.



SJÖ-RADIO — EN NY MODELLFLYGGEN

Nils Helgesson har sänt red. den tjugiga bilden Rolf Lundqvists RC-Cub i flottörer. Söderfors Fk hade som bekant avsett att inbjuda till sjöflygtävling i sommar. Det har emellertid visat sig att man ännu så länge är ganska ensamma om sjöflyget i Söderforsklubben och därför har man beslutat att se tiden an.

Vi hoppas emellertid att Söderfors Fk redan i sommar skall bli i tillfälle att arrangera en uppvisning för en större grupp modellflygare. Kanske i samband med den kurs för radiodomare som nu planeras på KSAK.

FLYGBEKLÄDNAD FRÅN FV-FÖRRÅD

Kungl. Flygförvaltning har i anledning av ett förslag från KSAK i underdånigt förslag den 2 maj 1958 angående nytt Intendenturförvaltningsreglemente intagit ett nytt moment av följande lydelse: "En flygförvaltningens prövning må jämväl medlem i flygklubb, som är ansluten till Kungl. Svenska Aeroklubben, från flygvapnets förråd inköpa flygbeklädnad."

Det nya IntR har föreslagits att tillämpas fr. o. m. 1 juli 1958.

egendom som ej befordras med detsamma.

3.2.3. Sittplatsförsäkring för varje av klubben ägt eller brukat flygplan avseende ersättning för skada som i samband med flygning kan drabba någon av flygplanets förare eller annan i flygplanet medföljande person. Försäkringen skall täcka varje sittplats i flygplanet.

Minimiförsäkring per sittplats är 3.000 vid dödsfall och 6.000 vid invaliditet.

3.3. Önskvärda försäkringar.

3.3.1. Flygansvarighetsförsäkring för klubbens styrelse, ledamöt av styrelse, funktionär eller annan person, för vilken klubben kan vara ansvarig för skada som kan drabba förare eller annan i flygplanet medföljande person.

3.3.2. Vanlig ansvarighetsförsäkring för klubbens verksamhet i övrigt. Om försäkring för ansvarighet vid av klubben anordnad flygdag ej ingår här, bör

särskild sådan försäkring tagas.

3.3.3. Kaskoförsäkring av av klubb brukat eller ägt flygplan.

4. Flygolycksfallsförsäkring för passagerare.

Utöver det grundläggande skydd som sittplatsförsäkringen erbjuder bör var och en som medföljer som passagerare beredas möjlighet att på ett praktiskt sätt teckna **Flygolycksfallsförsäkring för passagerare** såsom en påbyggnad på den individuella försäkringen. KSAK har upptagit förhandlingar för att på ett praktiskt sätt lösa denna fråga t ex på följande sätt.

Varje flygplan utrustas med ett block med försäkringsbevis. Varje bevis gäller 24 timmar och kostar 1—2 kr för en ersättning av 5.000 vid dödsfall och 20.000 vid invaliditet. Det blir därvid passagerarens sak att själv bestämma försäkringskyddet genom att lösa ett eller flera försäkringsbevis. Till denna viktiga fråga skall vi återkomma.

LINKONTROLL I SÖDERTÄLJE

ÖSFK arrangerade den 4 maj en tävling i stunt och combat. Vädret var till en början blåsigt, men efter hand lugnade det sig.

I stunt vann Jesper von Segebaden lätt med sin stora "Smothie". Det visades med all tydlighet, att i stunt är denna typ av plan att föredra framför de mindre gängande vingarna med 1,5 motor. Framförallt är det på jämnheten i manövrerna det skiljer.

I combat tävlade man om ÖSFK:s "combat-klubba", en festlig spikklubba som ibben satt upp som vinningspris. Här var däremot de små, snabba kärrorna dominerande, och det bjöds på verkligt rafflande strider. Per Johansson mot S. O. Ridder blev ett riktigt pangheat. "S. O." hade för dagen maximal otur och i en omtankning strejkade

motorn — och så var den dagen förstörd för honom.

I finalen möttes bröderna Nilsson och det blev en vacker uppvisning. De visade sig behärska planen i de mest tillkrånglade situationer och Rune som blev segrare, är väl värd "combat-klubban".

Stunt: 1) J. von Segebaden, 510 poäng; 2) Lars Bergström, 395; 3) Rune Nilsson, 375.

Combat: 1) Rune Nilsson; 2) Henning Nilsson.

Christer Söderberg.

NM-LAGET TILL NORGE

Modellflygstyrelsen har efter genomförda uttagningsstävlingar bekräftat att följ. modellflygare kommer att delta i Modellflyg-NM i Tönsberg 23—25 augusti:

S int: Göran Åberg, Gamen, Karl Anders Ericsson, Härnösands Fk, Björn Norden, Katrineholms Mfk, och

NORDISKA MOTOR- FLYGTÄVLINGEN

KSAK har föreslagit de nordiska aeroklubbarna att NMT i år skall hållas 6—7 september. Den tidigare annonserade weekenden har visat sig mindre lämplig, bl a med hänsyn till pågående flygvapenövningar, som lämpligen inte bör blandas upp med i det avseendet ovidkommande småflygplan.

Efter behandling av frågan i motorflygkommittén har KSAK kallat följande piloter till det svenska NMT-laget:

Nils Mattson, Arboga, Lars Åhrberg, Linköping, Hans Ahlgren, Arboga. Reserver: Lennart Petersén och Eric Bratt, båda från Linköping.

Bror Eimar, Nimbus, Stockholm.

G int: Lennart Tysklind, Enköpings Fk, Malte Blomqvist, AKG, Einar Håkansson, AKM, och Ragnar Ahman, Gamen.

F int: Rolf Hagel, AKM, Hans Friis, Gamen, Rune Olsson, Gamen och Lars-Gunnar Lindblad, Eskilstuna Fk.

VM-LAGET TILL ENGLAND UTTAGET

Följande modellflygare har kvalificerat sig för modellflyg-VM i Cranfield 3—4 augusti:

G int (Wakefield): Lennart Tysklind, Enköpings Fk, Malte Blomqvist, AKG, Rune Johansson, NAFK och Lennart Pettersson, Gamen, Norrköping (titelförsv.).

F int: Rolf Hagel, AKM, Hans Friis, Gamen, Jan-Olof Åkesson, AKM, och Arvid Karlsson, LEN.

Till lagledare har Modellflygstyrelsen utsett Bertil Beckman.

TÄVLINGSKALENDERN KOMPLETTERAD

SM friflygande till Uppsala — Linstyrning och Radio till Nyköping

26—27 juli Norrlands Mästerskap friflygande, Midlanda.

2—4 augusti VM F int och G int, Cranfield.

18 augusti "Jugo Hydrodel Cup", Split Jugoslavien.

23—25 augusti NM friflygande, Tönsberg, Norge.

24 augusti SM radiostyrning samt linstyrning, Nyköping.

1 september SM friflygande, Uppsala.

7 september TR B, ½A, Solna MSK.

13—14 september flygande vingar, Terlet, Holland. Anmälan senast augusti.

14 september Nybörjartävling, Mfk Örnarna och ÖSFK.

17—21 september VM linstyrning, Bryssel.

19—21 september EM radiostyrning, Darmstadt-Griesheim, Tyskland.

21 september TR B, Combat, MFK Nimbus, Stockholm.

28 september Hösttävlingen friflygande, Vingarna, Stockholm.

28 september G int och F int, Abo, Finland.

28 september el. 5 oktober Speed, MFK Starflyers.

5 oktober Götalands Mästerskapen friflygande o. radio (Oktoberkannan), Jönköpings läns MFF.

12 eller 19 oktober Team int. B. MFK Örnarna.

VAD KOSTAR DET ATT RESA MED FLYGPLAN?

(Ur Linköpings FK:s
PM angående motor-
flygverksambeten 1958.)

Lönar det sig att flyga i
stället för att åka tåg, båt

eller bil? Om jag själv fly-
ger och har flygplanet fullt av
resenärer som delar flyg-
kostnaden, ser jämförelsen
med tåg ut på följande sätt
(allt t.o.r.):

	Tåg- resp. båtkostnad	Flygkostnad per person	
		Super Cub	Tri Pacer
	1 klass	2-sitsig	4-sitsig
Lkpg—Stockholm (175 km)	66:—	56:—	31:—
„ —Örebro (100 km)	51:—	32:—	18:—
„ —Jönköping (115 km)	55:50	37:—	20:—
„ —Västerås (147 km)	66:—	47:—	26:—
„ —Trollh:n (195 km)	99:—	62:—	34:—
„ —Göteborg (230 km)	105:—	73:—	40:—
„ —Malmö (360 km)	109:50	115:—	63:—
„ —Visby (180 km)	157:30	58:—	32:—

En jämförelse med bil ser
ut på följande sätt: Super
Cub 3,20 per flygmil, Tri
Pacer 3,50 per flygmil.

Om hänsyn togs till att
flygsträckan är ca 80 % av

landsvägssträckan blir det
med bil jämförbara priset
för Super Cub 2,60 per
landsvägs mil, Tri Pacer 2,80
per landsvägs mil.

NYA FLYGKLUBBAR

Linjeflygs Motor Klubb,
Bromma flygplats, Stock-
holm 40 har beviljats an-
slutning till KSAK och häls-
sas hjärtligt välkommen i
den flygiska gemenskapen.

Vidare har klubbar bil-
dats i Värnamo, Bollsta,
Gällivare, Vilhelmina och
på F 18, Tullinge.

LUFTAKROBATIK

Internationell fallskräms-
sport breder ut sig. Det
måste vara ganska spännan-
de att få tävla i indivi-
duell hoppning från 2.500
meter med fritt fall 30—45
sek och med höger och
vänstersvingar på komman-
do från marken. Hopparens
utgångsläge är front mot
marken med utsträckta ar-
mar och på olika signaler
skall han genom att styra
med händerna svänga fyra

varv vänster och två höger,
göra en vänster- och en hö-
gersving, upprepad två
gångar eller tre varv vän-
ster och tre höger varv. Var-
je manöver om 6 svängar
skall utföras på 20 sekun-
der. Kortare tid ger poäng-
tillägg, längre tid än 20 se-
kunder ger poängavdrag.

TILL SALU

PIPER CUB J2 i mycket
gott skick med skidor och
reservpropeller till salu
kontant, Serg. T. Lindeberg,
Skövde, Tel: 127 31.

”**ERCOUPE**” i utm. skick,
grundöversedd januari -58,
med sidoroderpedaler, VHF
radio, instrm. fl. utrustad,
gångtid ca 300 timmar. SAS
Flygklubb, Stockholm 40.

SLINGSBY säljes eller ut-
hyres. Arboga Flygklubb.

TRIPACER med Lycoming
150 hkr motor, gångtid på
plan och motor ca 650 tim,
Narco radio och f. ö. i gott
skick. Pris 42.000:—. Duells
Aero, tel: Göteborg 19 21 05.

EDO-FLOTTÖRER, begag-
nade och i behov av övern-
syn, passar Piper Cup
säljas i befintligt skick. Pris
kr 4.000:—. Duells Aero,
tel: Göteborg 19 21 05.

**CONTINENTAL-MOTO-
RER**, A-65-8 3.500:—
A-75-8 4.500:—, C-85-72
6.600:—, samtliga grund-
översedda med magneter o.
förgasare. Den första re-
servdelsleveransen fr. Con-
tinental Motors, som vi nu-
mera representerar i Sve-
rige, är nu på väg. Duells
Aero, tel: Göteborg 19 21 05.



Juli 1958

Redaktör o. ansv. utgi-
vare: *Georg H Dérvantz*
Adress: Kungl. Svenska
Aeroklubben, Malmskill-
nadsg. 27, Stockholm C
Telefon: 23 23 65 (vx)
Pren.-pris: helår 3:—
(för klubbmedl. 2:50)

Postgirokonto:
(KSAK) 555 70

Annonspriser

1/1-s (131×185) 200:—
2/3-s (86×185) 150:—
1/2-s (131×92) 120:—
1/3-s (86×92) 85:—
1/3-s (41×185) 85:—
1/4-s (131×46) 65:—
1/6-s (41×92) 45:—
Småannonser —:60/mm.