

**Massor
att läsa
om flyg
i England
och i
Sverige**

Ladislav Bezak (nedan)
landar sin Zlin på Ström-
stads flygklubbs flygdag.



**Sverige
vann
första
EM
i
motorflyg**

Gillis Unger blev
första europamästaren
i motorflyg. Se sid 34!



FLYGREVVYN

Skandinaviens största flygtidning

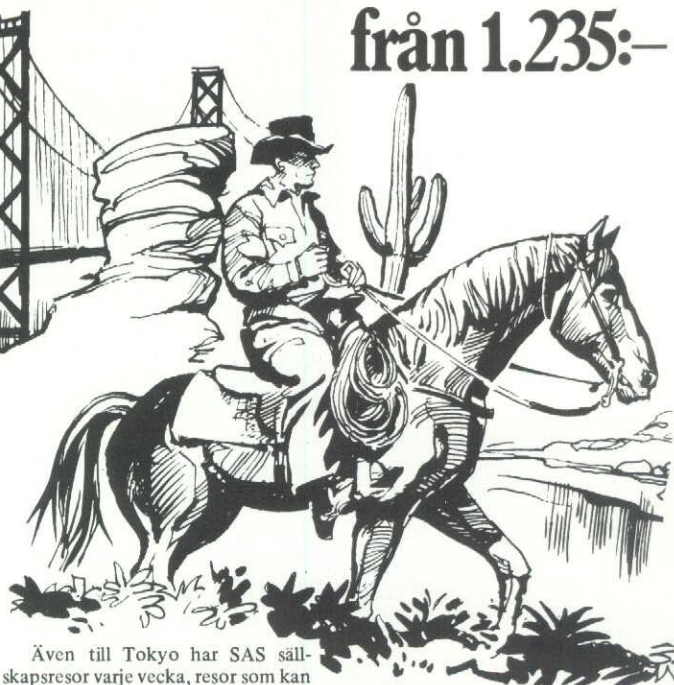
nr 6 1973



Världens semester mål

Nordamerika

från 1.235:–



Res som Ni vill – till lågpris!

Låt drömmen om Amerikaresan gå i uppfyllelse nu. Lågpriser till New York, Chicago, Los Angeles, Seattle och till Montreal i Kanada. Billigt att resa även inom Nordamerika – Ni kan få upp till 50% rabatt på flyg, tåg och buss. Tänk också på den för Er förmånliga utvecklingen med den amerikanska dollarn. Som Sverigeturist får Ni mer för pengarna.

Vad Amerikaresan kostar beror på när Ni reser, vilken typ av resa Ni väljer, hur länge Ni vill stanna borta och vad Ni vill unna Er i fråga om komfort och upplevelser. Göteborg–New York t/r kostar 1.235:– om Ni stannar borta 22–45 dagar och reser under november eller december. För 14–21 dagar kostar biljetten 2.108 kronor. Naturligtvis finns det lågpriser även övriga delar av året. Ni kan flyga på ungdomsbiljett om Ni är mellan 12–23 år. Och det finns specialresor till mäsor, kongresser och sportevenemang.

Dessutom har Ni ju de populära och prisbilliga sällskapsresorna...

New York från 1.535:–

En 9-dagarsresa till New York under nov.–dec. med hotell och med skandinavisk reseledning kostar 1.535 kr. (Göteborg). Avresor varje vecka. Det finns också 12- och 19-dagarsresor.

Stora Amerikaresan

24 dagars sällskapsresa. Chicago–San Francisco–Los Angeles–Disneyland–Grand Canyon–Las Vegas–Tucson–New Orleans–Miami–Washington DC–New York. Från 4.995 kr. (Göteborg). Hotell och skandinavisk reseledning ingår.

Men det är inte bara till Nordamerika som SAS kan erbjuda lågpriser. Ni kan resa på semester till Fjärran Östern. Eller till Västindien. Eller Sydamerika. Eller...

Fjärran Östern från 1.877:–

En underbar vecka i Bangkok med sin tempelprakt och sina flytande marknader. Resan kostar från Malmö 1.877 kr. med hotell och skandinavisk reseledning. Det finns även 16-, 23- och 30 dagarsresor.

Från Bangkok finns tilläggsturer till Pattaya, Chiangmai, Penang, Hong Kong, Singapore, Nepal, Bali.

Även till Tokyo har SAS sällskapsresor varje vecka, resor som kan kombineras med Hong Kong och Bangkok. Från 12 upp till 29 dagar. Från 3.998 kr. (Malmö). Och vill Ni uppleva Kyoto, Osaka eller Söul så finns tilläggsturer dit från Tokyo.

Västindien från 2.065:–

Barbados och Tobago – solvarma, exotiska öar i Karibiska Havet. Vita sandstränder, limbo och calypso, dans under stjärnorna...

SAS har sällskapsresor dit varje söndag från 14/10 på 16 och 23 dagar. Till Barbados kostar det 2.065 kr. (Malmö) med hotell och skandinavisk reseledning. Ni kan också resa till Trinidad, Tobago, Grenada eller Caracas...

Sydamerika från 3.573:–

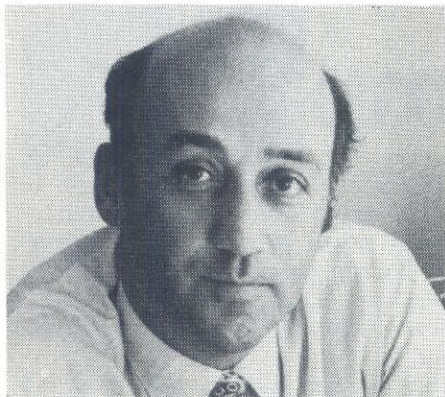
Välkommen till Rio de Janeiro – karnevalernas stad. Välj mellan 11-, 18- och 25-dagarsresor. En 11-dagarsresa från Malmö kostar 3.573 kr. med hotell och skandinavisk reseledning. Tilläggsturer till Brasília, Salvador, Iguaço, Sao Paulo och Buenos Aires.

Fråga resebyrån!

På resebyrån finns broschyrer om SAS lågprisresor. Läs – och planera sedan i samråd med resebyrån. Priserna i denna annons är preliminära. Resebyrån känner till eventuella ändringar.

Skön semester!





Till marknads- och annonschef för Flygrevyn har utsetts herr Lennart Gentin, 41, Stockholm. Han kommer närmast från Flyghorisont.

• KSAK vill standardisera klubbarnas flygmateriel

I september presenterar KSAK:s utredning för standardisering av klubbarnas materiel sitt arbete för KSAK:s förtroenderåd.

Direktiven för arbetsgruppen, som har Sven Hugosson som ordförande efterlyser "lämpliga åtgärder för att främja standardisering av flygklubbarnas flygmateriel i den utsträckning som är möjlig utan att kväva konkurrens och utveckling." Detta intressanta, inte minst mot bakgrunden av att det i landet finns inte mindre än 263 flygplantyper (!).

Det heter vidare att utredningen ska avge synpunkter på lämplig sammansättning av flygklubbarnas materielbestånd med hänsyn till klubbarnas storlek och ambitioner. Man efterlyser också möjligheter för samköp och betydelsen av standardisering för samköp, underhåll, reservdelshållning och försäkringar. Utredningen skall slutligen avge synpunkter på frågan om typval skall ske genom tävlan.

KSAK har ytterligare arbetsgrupper av stort intresse för klubbarna: Underhållstjänst och Nödutrustning i flygplan. I den första är J-O Arman i Flygmaterieförvaltningen ordförande, i den andra Claes Lundqvist, Lund.

Första uppgiften för Utredningsgrupp underhållstjänst är att lämna förslag till råd och anvisningar till flygplanägare vid beställning av reparationsarbeten o dyl (beställningsformulär) samt råd om för- och efterbesiktning. Sedan skall arbetsgruppen undersöka om möjligheter-

na att åstadkomma "ramavtal" mellan KSAK-anslutna flygplanägare och verkstäder. På längre sikt skall gruppen utreda frågan om man kan starta egen central verkstad, där flygklubbarna är delägare.

Utredningsgrupp Nödutrustning i flygplan kommer också att avge rapport under hösten.

• Jaså

KSAK skrev i maj till Ministeriet för offentliga arbeten och protesterade mot den danska undervägsavgiften. KSAK hävdade att avgiften var ett hot mot flygsäkerheten.

Nu har ministeriet svarat med en lång skrivelse, där man i princip säger att man struntar i vad som stod i protesten. På myndigheters vis skriver man också:

"Efter ministeriets förmening vil derfor piloter og luftfartøjejerere foretrække at betale afgiften fremfor at tilsidesatte hensynet til flyvesikkerheden med den dera følgende risiko for liv og lemmer samt strafansvar og tab af certifikat".

• KSAK 75 år 1975

Kungl Svenska Aeroklubben fyller 75 år 1975. Redan nu har man satt igång med förberedelserna för jubileet. Hedersordföranden prins Bertil har satt upp ett hederspris för det flygrally, som skall arrangeras. Till begivenheterna hör också att KSAK ger ut en bok om de 75 åren. Redaktör Yngve Norrvi har åtagit sig uppgiften att redigera boken.

Det kan tilläggas att prins Bertil varit hedersordförande i KSAK sedan 1949. Han kan alltså 25-årsjublera som hedersordförande nästa år.

• FFK Aktuell

• FFK Västerbotten hade samverkansövning i Hemavan den 17—19 augusti.

• FFK flyggrupp i Västernorrlands län medverkade vid Regementets dag i Sollefteå den 26 augusti.

• FFK i Värmlands och Gävleborgs län hade samverkansövning på Brattforshe-dens respektive Gävle-Sandviken flygplatser den 31 augusti—2 september.

• FFK i Skaraborgs län skall ha samverkansövning på Bränneborg 22—23 september.

• Det blir lågflygningskurs i Linköping 19—21 oktober i år.

• FFK arrangerar en kurs för gruppchefer och stf gruppchefer vid Statens Civilförsvarsskola på Rosersberg den 27—28 oktober alternativt 17—18 november i år.

• YNGST i KSAK är Malin Bergstedt i Gullänget. Malin är bara 3 år. Syskonen Paula och Ulrika är också KSAK:are

genom Örnsköldsviks segelflygklubb. Liksom förstås pappa Rune och mamma Märta-Lena.

• Nordligaste klubben

Nyaste flygklubben i KSAK är Kalottvingen i Karesuando. Man har drygt 30 medlemmar. Men fyra av medlemmarna är tidigare KSAK-anslutna genom medlemskap i Kiruna flygklubb.

• Namnbyte i Göteborg

Aeroklubben Segel i Göteborg har bytt namn och heter nu Göteborgs Segelflygklubb. Ordföranden Bo Alsvik omvaldes på årsmötet när namnbytet beslutades.

• SPF tar initiativ

Svensk Pilotförening har tagit initiativ till en konferens på luftfartsinspektionen den 7 september om kollisionstillbud i svenskt luftrum. Föreningen har, som man skriver till Lfv, "med stigande oro tagit del av det ökande antal kollisionstillbud, vilka inträffat i svenskt luftrum. Då det är svårt att utpeka en speciell orsak till dessa tillbud vill vi föreslå, att en rundabordskonferens kommer till stånd". KSAK skall delta i mötet. Inbjuden är också chefen för flygvapnet.

• KSAK-kursen för journalister

Svenska Journalistförbundet vill inte stå som medarrangör för KSAK:s kurs för journalister. Arbetet med kursen pågår. Intresset för den är mycket stort. Ett trettiotal journalister har bett att få göra förhandsanmälan. Kursen kommer att äga rum i maj 1974. Flygrevyns Stig Yngve leder programarbetet.

• Ingen landningsavgift

Tjänstemeddelanden från krigsmakten (TKG) av den 27 juni är värdefull läsning för flygklubben, som opererar från Fv-ägda fält. I punkt 3.2 heter det:

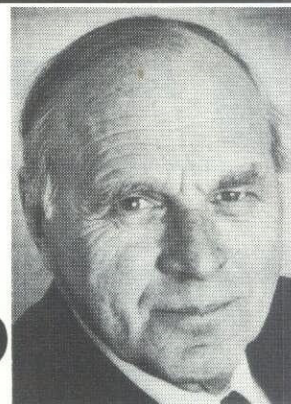
"För luftfartyg som tillhör (brukas av) flygklubb ansluten till KSAK, erlagges i samband med klubbflygverksamhet inga landningsavgifter och skyldighet att inneha Lfv eller eventuella kommunala årskort föreligger inte. Ej heller erlagges parkeringsavgift vid parkering utanför civilt stationsområde. I förekommande fall kan dock tillägg eller ersättning enligt 2.6 ovan respektive motsvarande ersättning vid upplåten flygplats utgå. Som förutsättning för tillstånd och befrielse gäller att klubbflygverksamheten bedrivs så att militär verksamhet och — vad gäller upplåtna flygplatser — annan civil verksamhet inte påverkas ogynnsamt."

KSAK skall distribuera meddelandet i sin helhet till flygklubbarna.

I detta nr

- 4—5 Ledare: Upp till kamp
Ledare: De onödiga haverierna
- 6—7 Klubbflyg i England
- 8—9 I McAully Trophy kan man vinna bara en gång
- 10—11 Hendon! Reportage från RAF:s museum
- 12 Royal Navy kan också
- 13 EAA-Fly-In med många svenskar
- 14—16 Guters Euro-Tour
- 17 Att segelflyga på engelska
- 18—19 Riktiga flygpriser avgör klubbekonomin — En klubbond
- 20 Lake Buccaneer
- 20—21 Så är det att flyga B-4
- 22 Nu kommer PIK-20! Intressant finskt segelflygplan
- 23 Arets RST — bästa någonsin
Lyckad kurs för instrumentflygare i Karlstad
- 24—25 "ASK — 13" — ett alternativ till "Bergfalke"
- 26 DM-rapporter
- 27 Det gäller VM i Australien
- 28 Nya rekord, segelflyg
- 29 Segelflygutbildning på hög nivå — Rapporter från Alleberg
- 30—31 Flygrevyn öppnar modellflygavdelning
- 32 Brev till svenska flygarvänner från Sven Erik Everstål
- 33 Många vill tävla i Relative Work
- 34 Svenskt EM i motorflyg
Eftertext till segelflyg-SM
- 36 Flygdebatten fortsätter om Ftl 80
- 38 Nya chefer i flygvapnet
Mer från Alleberg
- 40 Succé för Bergslagsträffen
- 42 Nytt från luftfartsverket
- 46 Follow me

Generalsekreteraren:



Upp till kamp

En banal rubrik måhända — men jag känner att den behövs. Vi är trängda och hotade inom allmänflyget — trängda inom luftrummet och hotade av nya och höga avgifter samt misskända av många människor.

Luftrummet, förutsättningen för vår verksamhet, tycks inte längre räcka till, trots att Sverige är ett typiskt glesbygdsländ. Luftrummet skall enligt myndigheterna efter hand inlemmas i en fullständig, yttäckande kontroll. Viss kontroll är självfallet nödvändig för att en betalande resenär skall känna sig trygg. Men kontrollen får inte drivas utöver det nödvändiga. Ty all kontroll kostar pengar och en långt driven dirigering innehåller många riskmoment. Göran Erikssons inlägg i detta nummer rekommenderas till läsning. Trafikledaren har flyget in på sig — ofta stressande, brådskande, oerhört viktigt. Ju färre flygplan han *måste* kontrollera, ju mindre risker. Vi kommer att kämpa för linjen största möjliga frihet i luften, kombinerat med bästa säkerhet för den som flyger reguljärt.

Undervägsavgifterna — de internationella en-routeavgifterna — är på gång i Sverige. KSAK, FSF och SPAF har underkänt luftfartsverkets förslag och begärt samråd och samarbete. Det har vi inte fått. KSAK och FSF har därför protesterat hos Kommunikationsministern, sedan vi erfarit att luftfartsverket sänt in sitt förslag till Kungl Maj:t.

Vår linje är att endast den som utnyttjar undervägsanordningar skall betala för dem.

Opinionen — hur skall vi vända den till vår fördel? En utomordentligt svår uppgift. Här måste vi utmana klubbarna. Vad gör ni, har ni kontakt med lokalpress, opinionsbildare och politiker? Fleura klubbar gör en stor insats — det har vi sett främst i Stockholm, Göteborg och Malmö — men många kan säkert göra mycket mer än hittills.

Varför har flyget plötsligt blivit ett miljö- och bullerproblem?

Sverige är stort och luftrummet oändligt mycket större. Drygt ett tusen flygplan i luften — vad är det mot 3 miljoner bilar, som kör på marken. Mitt i Stockholm med dess bil- och bullerelände kan man stå i timmar utan att se eller höra ett enda flygplan. Hela

debatten om Bromma har snedvridits av en ensidig och målmedveten opinion. Likadant är det på många andra platser. Det är inte lätt för en liten samhällsgrupp som vår med dess begränsade resurser att påverka en sannolikt stor opinion.

Inom vår egen ledning tänker vi ta nya tag. Till våren planlägger vi bl a en internatkurs för press, radio och TV. Våra första förfrågningar visar, att intresset är stort. Där avser vi engagera olika flygintressenter för att få en god redovisning såväl av allmänflyget som linje- och militärflyg. Det betyder samarbete såväl med SAS/LIN som flygvapnet och luftfartsverket. Vi måste objektivt bl a försöka belysa miljö- och bullerproblemen.

Vidare kommer vi att satsa hårt på Flygrevyn. Dess nya ledning, försterektdaktören Stig Yngve, marknadschefen Lennart Gentin och fackredaktörerna Yngve Norrvi och Tore Loodin, skall få allt stöd från sekretariatet. Vi hoppas på stort gensvar och hjälp från alla klubbar och medlemmar.

Opinionen, massmedia, politiker och myndigheter måste informeras och påverkas så att de förstår vad allmänflyg och flygsport är och inser dess värde. Utan vår egen insats — klubbarna, medlemmarna, ledningen — får vi inte den förståelse och det stöd som vi behöver. Upp till kamp alltså!

Tore Lundberg

• OPTIMIST

var redaktören när han i förra numret lovade att Flygrevyn nr 6 skulle komma med "nytt ansikte". Dessvärre har tiden och tekniken inte hunnit med. Men, kära läsare, det "nya ansiktet" kommer.

Vi har nu helt gått över till offset, vilket väsentligt kommer att förbättra våra möjligheter att både vidga bredden på Flygrevyns innehåll och göra materialet allt mer lättillgängligt.

Nästa nummer av Flygrevyn blir ett temanummer om pilotutbildningen. Stordebatt är på gång, hoppas

Stig Yngve



De onödiga haverierna

Flygsommaren 1973 är slut. Tittar man tillbaka kan man konstatera att också denna flygsommar gett helt onödiga bidrag till haveristatistiken.

Tyvärr har haverierna — med ett undantag — koncentrerats till privatflygsektorn.

Glädjande nog har det varit få haverier med svåra personskador och omkomna. Under juli omkom en person.

Men småhaverierna har enligt klubb-rapporter varit fler än tidigare. Stockholms flygklubb har bett Flygrevyn presentera åtgärder mot de onödiga haverierna. "Det kan inte få fortsätta så här", säger man och syftar på rent slarv från piloternas sida. Till slarvet hör att "glömma" göra fast parkerade flygplan. För några veckor sedan skadades på norra uppställningsplatsen på Bromma tre flygplan efter sådant slarv.

Tyvärr brukar haverier leda till att luftfartsverket utfärdar nya och strängare bestämmelser. Det är tråkigt.

Flygrevyn tror att det är bättre — ja, mycket bättre — om allmänflygarna själva tar krafttag mot slarv och onödiga haverier. Man måste veta vad man verkligen håller på med och i samband med flygning ge akt på bestämmelser och regler, som tillkommit för egen och andras säkerhet. Efter avslutad flygning ska man också tänka på de flygande kollegernas säkerhet. Och trivsel, ska vi väl lägga till. Alla vet att det fuskas med självklara parkeringsregler, man fuskar också med rapporter om driftstörningar. Oj, vad piloter är rädda för att visa att man kanske gjort någon liten tabbe...

Klubbarna måste skärpa kraven på piloterna. Uthyrningsföretagen också. Man



kan som t.ex. Östra Sörmlands flygklubb ställa minimikrav på uttagen flygtid och antalet landningar. Uppfyller man inte kraven måste man flyga upp för flygchefen eller en lärare. Dessutom krävs av varje flygande medlem att flygningarna följs upp med flygplanvård. Klubben har också mycket få haverier. På Bromma är konkurrensen mycket stor. Alla kämpar för att planen ska flygas så mycket som möjligt. Kraven på piloterna är små. Det är mycket lättare att få hyra ett flygplan än att hyra bil... Man frågar sällan efter certifikat, ännu mer sällan ber man att få titta i piloternas flygdagböcker... Har piloten rätt att ta passagerare?

Småklubbar och uthyrningsföretag i mindre orter har naturligtvis mycket lättare att följa upp varje pilot. Man vet helt enkelt *hur* och *hur mycket* man flyger.

Med början på Bromma tycker Flygrevyn att man skall ta initiativ till ordentligt samarbete mellan uthyrarna. Samarbetet ska först ta sikte på enhetliga uthyrningsvillkor. Enhetligheten är mycket väsentlig. Det får inte bli så att uthyrare i konkurrenssyfte struntar i t.ex. krav på att piloten fyller i en blankett före en flygning. Blanketten ska förstas ha uppgifter om certifikatnummer, flygning under senaste tremånadersperioden, antalet genomförda landningar, inflygning på aktuell flygplantyp etc. Flygarna och deras klubbar kan göra mycket för ökad flygsäkerhet. Om man inte gör det är risken att luftfartsverket utfärdar ännu fler tråkiga bestämmelser och anställer ännu fler människor. Man har redan 1.551, d v s nästan en och en halv tjänst för varje motorflygplan i landet...

Stig Yngve

- Flygrevyn är organ för Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK), Frivilliga Flygkåren (FFK), Svenska Flygsportförbundet (FSF) och landets flygklubbar.
- Ansvarig utgivare: Tore Lundberg.
- Redaktionsledning: Stig Yngve, förste redaktör, fackredaktör motorflyg Yngve Norrvi, andreredaktör, fackredaktör segelflyg

- I redaktionen: Lennart Berns, Tore Loodin, Robert Löfberg.
Marknadschef: Lennart Gentin.

- Adresser: Post: Box 1212, 111 82 STOCKHOLM, Red: Skeppsbron 40. Telefon 08/23 23 65.

- Manuskript för text och annonser skall vara Flygrevyn tillhanda senast den 5 i månad före utgivningsmånad.

- Prenumerationspris: 20:—/år.
- Lösnummer: Tidigare utkomna nr i mån av tillgång 3:— kr/ex. TS-kontrollerad distribution 1972 11.891 exemplar.

Medlem av Föreningen Svensk Fackpress.

Tryck: Sörmlands Grafiska AB, Katriholm.

KLUBB-

FLYG ENGLAND

Dyrt som i Sverige Luftrummet är trångt

Av Arthur Reed, The Times, London

Englands flotta av lätta flygplan och affärsflygplan fortsätter att öka omkring 10 procent årligen, vilket visar att flyget trots alltmer ökade kostnader och ofta ett överfyllt luftrum har ett starkt grepp om engelsmannens förtjusning för flygande maskiner och luftrummet.

Omkring 17.000 män och kvinnor är innehavare av certifikat. Certifikaten finns hos alla samhällsgrupper, precis som i Sverige.

Medlemmarna i Englands ett hundratal flygklubbar är alltså allt från adelsmän till bussförare, professionella flygpiloter, lantbrukare, läkare, bilmekaniker och affärsanställda. Dessutom är det ganska många damer, både husmödrar och yrkesarbetande.

Klubbarna har ca 3.000 lätta flygplan och affärsflygplan och en rad helikoptrar. Klubbarnas karaktär skiftar starkt. Det finns storklubbar med tusentals

medlemmar, många flygplan och eleganta klubbhus, det finns småklubbar med bara enstaka flygplan som håller till i små ruffiga plåtskjul. Storklubbarna har egna instruktörer och verkstäder.

Nästan alla klubbar ger undervisning till nybörjare. En komplett kurs för nybörjare fram till certifikat betingar en kostnad på ca 400 pund (drygt 4.800 kr). Lika mycket kostar ett I-bevis. Intresset för I-utbildning är stort, privatflygning med I-bevis blir mycket intressantare. Även England har i väsentlig grad väder av IFR-karaktär, precis som Sverige det ena halvåret.

Jag anser att privatflyg i England är dyrt. De statliga myndigheternas stöd till flygsporten är mycket litet. Det finns t.ex. inte ens någon eftergift på bensinskatten. Flygbensin är lika dyr som bilbensin.



Allt flyg trivs sida vid sida i England. Här James Blake med en flygande modell av Spitfire framför sin klubbs Trislander i Surrey.

• Dyrt att hyra

Inte heller ges några anslag till köp eller leasing, inte heller förekommer några bidrag till kursavgifter. Privatflygarna använder sig förstas av den allmänna trafikkontrollservicen som civilflygmyndigheterna ger, men tendensen nu är att man debiterar härför på kommersiell basis mer än tidigare. De aktuella undervägsavgifterna i Sverige är alltså inget unikum.

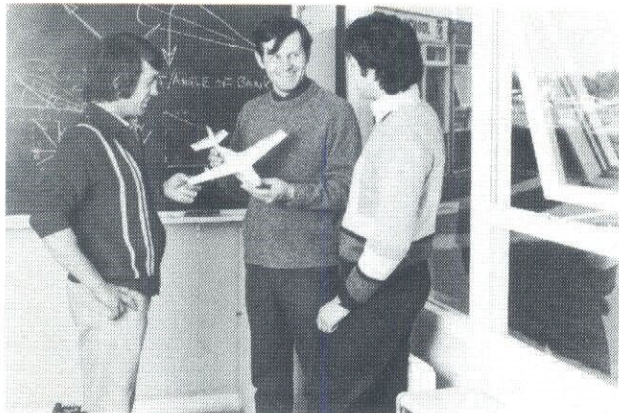
Men det finns undantag där staten rycker in: på ungdomssidan. Air Training Corps, junioravdelning inom RAF, hjälper ungdomar att få utbildning i både motor- och segelflyg till låg kostnad.

De flesta klubbflygarna i England är naturligtvis som i Sverige tvingade att hyra flygplan för att uppehålla sina flygkunskaper. Men det är dyrt. Lägsta kostnaden är ca 75 svenska kronor per timme. Då hyr man exempelvis en Ercou-

Amerikanska flygplan är vanliga i engelska klubbar. Jean Rice polerar sin klubb C-150 Aerobat.



Många klubbar har egna instruktörer. Här handlar det om flygteori i avspänd och kamratlig miljö, Gregory Air Club.



pé. En Chipmunk kostar 115 kr, lika mycket en Cherokee 140. Vill man ha en Cherokee 180 får man betala ytterligare en tia. En Beagle Pup kostar 110 kr och en Tripacer 88 kr. Vill man flyga tvåmotor får man ta fram stora plånboken och betala t.ex. 435 kr i timmen för en Aztec.

• Till kontinenten

Flygresor är populära i engelska flygklubbar. Men routernas är begränsade genom den starka kommersiella flygtrafiken. Många veckoslutsflygare beger sig till kontinenten, framför allt till badorter vid Frankrikes kust. Men det finns också engelska klubbflygare som beger sig ut på långflygningar över hela Europa och till andra kontinenter. Jag skulle tro att den engelske klubbflygaren därvid är jämförbar med sin svenska kollega.

För flygresorna får de engelska klubbflygarna god hjälp av British Light Aviation Centre — den organisation som har överinsikten av flygsporten i England. Från sitt huvudkontor på Victoria Street i London sänder BLAC ut detaljerade

råd till sina medlemmar om vart och hur det är att flyga utomlands. BLAC är också som svenska KSAK den organisation som företräder flygsporten i det engelska departementslivet. Man ligger ständigt och pressar på administrationen om lättnader för flyget. Dessutom arbetar man intensivt för att flyget skall bli billigare.

Många engelska flygklubbar välkomnar besök av utländska flygklubbar. Hos BLAC kan alltså svenska flygklubbar få tips om klubbar som vill ta emot besök. Jag lovar att alla intresseriktningar kan tillgodoseas, oavsett om det gäller flyghistoria, avancerad flygning eller "bara" vanlig klubbverksamhet.

En av de mest kända klubbarna är The Tiger Club, som även har medlemmar i Sverige och Norge. Tiger Club håller till på Redhill söder om London.

England har också flera professionellt drivna flygcentra, där klubbflygare förutom grundutbildning kan få vidareutbildning ända till trafikflygarcertifikat och utbildning på jet. De bästa av dessa centra är Oxford norr om London och Perth i Skottland.

Arthur Reed

Flygintresset är enormt

Hur kommer det sig att det är en så stor skillnad i känsla och intresse för flyg i England och Sverige?

Överallt i England möter man entusiaster, som med ett brinnande intresse arbetar för sådant som rör flyg och flygning i en eller annan form. Allmänheten har en helt annorlunda inställning till flyg än i Sverige.

Flygfältstätheten är stor (många fält är ifrån andra världskriget) och det vimlar av flygklubbar som titt och tätt anordnar olika former av "Fly-in" och flygdagar, där härliga hemmabyggen och veteraner typ Miles och de Havilland blandas med nutidens Cherokee och 172:or.

RAF har flera gånger om året s k "Open Days" med uppvisningar av bl a "Battle of Britain"-plan som Hurricane och Spitfire.

Flyghistoriska samlingar är utspridda över hela landet, och är det inte RAF eller något annat statligt som backar upp ett flygmuseum, så är det ett privat bolag. I många fall är det enbart några verkliga "kämpar" som satsar all sin fritid och nästan alla pengar på att restaurera gamla flygplan, som ofta blir helt "airworthy".

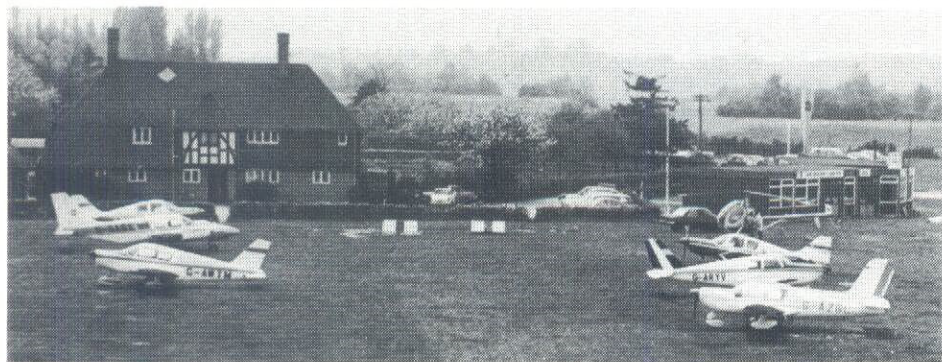
Det plan som återkommer i nästan alla samlingar är Spitfire, som finns bevarat i ca 150 ex i hela Storbritannien...!!! Shuttleworth Collection, Old Warden, är exempel på ett museum som förutom en permanent statisk utställning också månatligen ordnar "veteranflygdagar" med speciellt tema, t ex "Privatflyg under mellankrigsåren".

En annan sak som direkt återspeglar engelsmännens flygintresse är den stora floran av flygtidningar. Drygt 40 finns redan på marknaden och nya strömmar ständigt till. Senast startades "Aeroplane monthly" som redan på första numret noterade en upplaga på 56.000 ex. Nr 2 såldes i 61.000 ex... En gigant som "Air Enthusiast" kommer upp i sex-siffrig upplaga!

Varför ordnas det inte fler flygdagar och "Fly-in" i Sverige? Varför finns inget riktigt flygmuseum?

Varför är flygintresset så dåligt i Sverige...

Flyco



• Flygrevyn har fått förslag om en gruppresa till England för flyghistoriskt intresserade våren 1974. Förslaget gäller en veckolång resa med besök på flygmuseer, t ex Shuttleworth Collection och Hendon, och en flygfest i klubbregi. De som vill ska kunna flyga med eget plan. Intresserade kan kontakta Flygrevyn redan nu.

I McAully Trophy kan man vinna bara en gång!



Rutger Forss flyger gärna Stampe SV 4 när han deltar i engelska tävlingar i avancerad flygning. Den här är ilsket gul med röda dekorlinjer. Foto: R. Forss.

• Rutger Forss, erfaren flyginjör med lång flygvapentjänst, är mycket intresserad av bla avancerad flygning. Han är också flitig skribent, bl.a. i Flyghorisont, och berättar här för Flygrevyns läsare om vad han kallar "nybörjareferenheter" från fem års tävlingsverksamhet i en internationellt väletablerad flygsportgren, som han anser vara sorgligt försummad av Svenska Flygsportförbundet.

KSAK får inbjudan varje år från FAI till VM i avancerad flygning, men Sverige lär inte kunna ställa upp med en värdig representation i dessa tävlingar ännu på flera år, påpekar Rutger Forss. Hans tidigare flygsporterferenheter omfattar deltagande i Riksegelflygtävlingen under 1950-talets mitt, SM i segelflyg 1957, och SM i motorflyg åren 1960—1963.

Första söndagen i maj hölls årets Elwyn McAully Aerobatic Trophy traditionsenligt på den gamla, före detta krigsflygbasen Little Snoring, Norfolk, i England. Därmed hade säsongen börjat för årets engelska tävlingar inom den svåra flygsportgren som där benämnes aerobatics eller avancerad flygning en-

ligt våra definitioner. Jag deltog i tävlingen för femte året i rad för att lära mig lite mera om denna tävlingsform. Där finns mycket att lära för en svensk förare, även om han har tex 16 års flygtjänst i Flygvapnet bakom sig, det är jag den förste att skriva under på.

I England har man 5—6 tävlingar i varierande svårighetsgrad varje år. Mc Aully Trophy har den lägsta svårighetsgraden, de Havilland Trophy den svåraste. Segraren i den senare blir dessutom engelsk mästare. Med assistans av the Royal Aero Club anordnas tävlingarna av the Tiger Club, som har sin huvudbas vid Redhill söder om London. The Tiger Club har specialiserat sig på avancerad flygning, show-flygning, racing m m och har över 700 medlemmar, varav ungefär ett halvdussin är svenskar.

För McAully Trophy gäller att endast ordinarie bränsle- och oljesystem får användas under tävlingen; om en deltagande flygplanstyp har system som tillåter kontinuerlig inverterad flygning, måste dessa vara avstängda. Vanligaste flygplantyp är fortfarande SV4B Stampe, en belgisk konstruktion från sent 30-tal, som kan sägas vara ett mellanting mellan DH Tiger Moth och FW Stieglitz eller SK12, som den hette i Flygvapnet under 40-talet. Ofta brukar någon Moth och DH Chipmunk ställa upp; på senare tid har Fournier RF4 blivit popu-

lär och i år deltog för första gången en Super BA4B (med 130 hp Rolls Royce 0240) andra serietillverkade BA4B-kärnan från Crosby Aviation, Manchester, som har världslicens för typen.

För två år sedan vanns tävlingen av Roy Legg med hans Bücker Jungmeister, den första av sitt slag i det engelska flygplanregistret. Roy började också tävla i McAully Trophy för 5 år sedan; två veckor efter det att han fått sin kärna färdig. Numera flyger han i de svåraste tävlingarna. Den som en gång vunnit McAully Trophy får för övrigt inte delta flera gånger i tävlingen.

En tävling i McAully Trophy består av två moment. Först stiger man upp till lämplig utgångshöjd, som beroende på pilotens rutin och flygplanets prestanda brukar ligga mellan 2000—3000 fot, höjden väljer föraren efter eget bedömande. Första momentet innebär att man flyger en sekvens bestående av en kontinuerlig följd av åtta manövrar, hopkomponerade enligt varje föräres fria val. De manövrer som får ingå är looping, hjulning, långsam roll, liggande åtta, spin ett varv och topproll. Lägsta höjd är 1000 fot, underskrides denna får man en kännbar poängbelastning. Om man måste avbryta sin sekvens och stiga för att kunna fortsätta utan att gå under minimihöjden tillkommer en mindre poängbelastning. Därefter stiger man ett stycke och

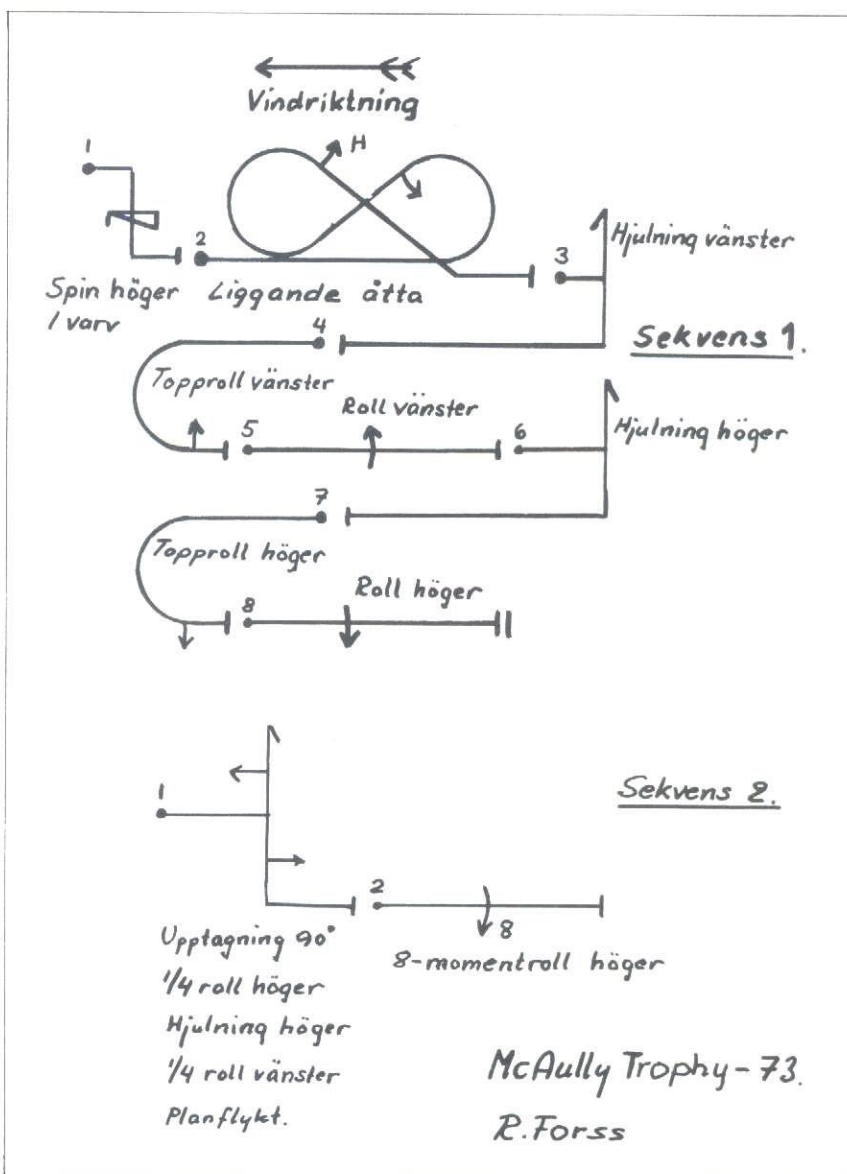
utför ytterligare två manövrar, som är litet svårare. Sedan förra året får den tävlande välja dessa själv; tidigare bestämde tävlingsledningen två obligatoriska manövrar från en lista med något svårare manövrar. Före tävlingens början visste därmed ingen vilka figurer som skulle ingå i det andra momentet. Denna lista omfattade 4-momentroll, 8-momentroll, tunnelroll, stigning i 45 graders vinkel — halv roll till ryggläge under stigningen — urgång som halvroll, looping med kvickroll på toppen, halv roll till inverterat läge — halv roll tillbaka, upptagning 90° — 1/4 roll — hjulning — 1/4 roll — upptagning till planflykt eller en manöver som innebar en halv roll till ryggläge under 45° stigning — planflykt i ryggläge — halv roll till rättvänd planflykt.

Domarna, 3—4 till antalet, bedömer var och en för sig utseendet på varje manöver, plattshållningen i "boxen", det angivna luftrummet inom vilket den tävlande måste befinna sig, sekvensens komposition (kontinuitet, uppläggning med hänsyn till höjdförlusten i varje manöver m m) samt förarens sätt att handskas med gasreglaget (övervarv, motorstopp m m). Det är mycket svårt att flyga även i en nybörjartävling av detta slag men det är också en stor konst att vara domare; dessa har åratals erfarenhet av tävlingar som grund för sin kompetens.

• Även i halv storm ...

Molnundersidan var tävlingsdagen 2000 —2300 fot och de flesta av oss blev tvungna att stiga mitt i sekvensen. Denna dag utdelades inga straffpoäng för detta förfarande. Vinden var upp till 35 knop i ca 45° vinkel mot den linje som figurerna skulle flygas utmed och man fick koncentrera sig mera på att hålla sig på plats än på själva utförandet av figurerna. Tilläggas bör att en looping, exempelvis, skall vara cirkelrund, sedd från domarnas plats, även om det blåser halv storm på snedden, för att manövern skall få full poäng, dvs 10 poäng. Detta kan ge en antydning om svårigheterna för de tävlande.

Fjorton tävlande var anmälda till årets tävling på Little Snoring, men bara sju man kunde stanna kvar och tävla. Vinnare blev D. Carroll, en herre i 25-års åldern med en total flygtid av ca 150 timmar; själv kom jag femma. Att min egen flygtid var mer än åtta gånger så stor som vinnarens har ingen inverkan i tävlingar som denna. Tävlingar i avancerad flygning är en mycket speciell form av flygsport och det finns bara ett recept för att lyckas — hård träning inför ögonen på kritiska kamrater som vet hur en tävlingsmanöver skall se ut, samt mera träning. Vinnaren flög Stampe liksom jag själv. Flygplantypen är en dröm att flyga men den måste också flygas under varje sekund och ens egna färdigheter eller brister kommer ofelbart i da-



gen. Flygplanet lyder ens minsta roderkommando, — men det måste vara rätt kommando — man får ingen hjälp av karran.

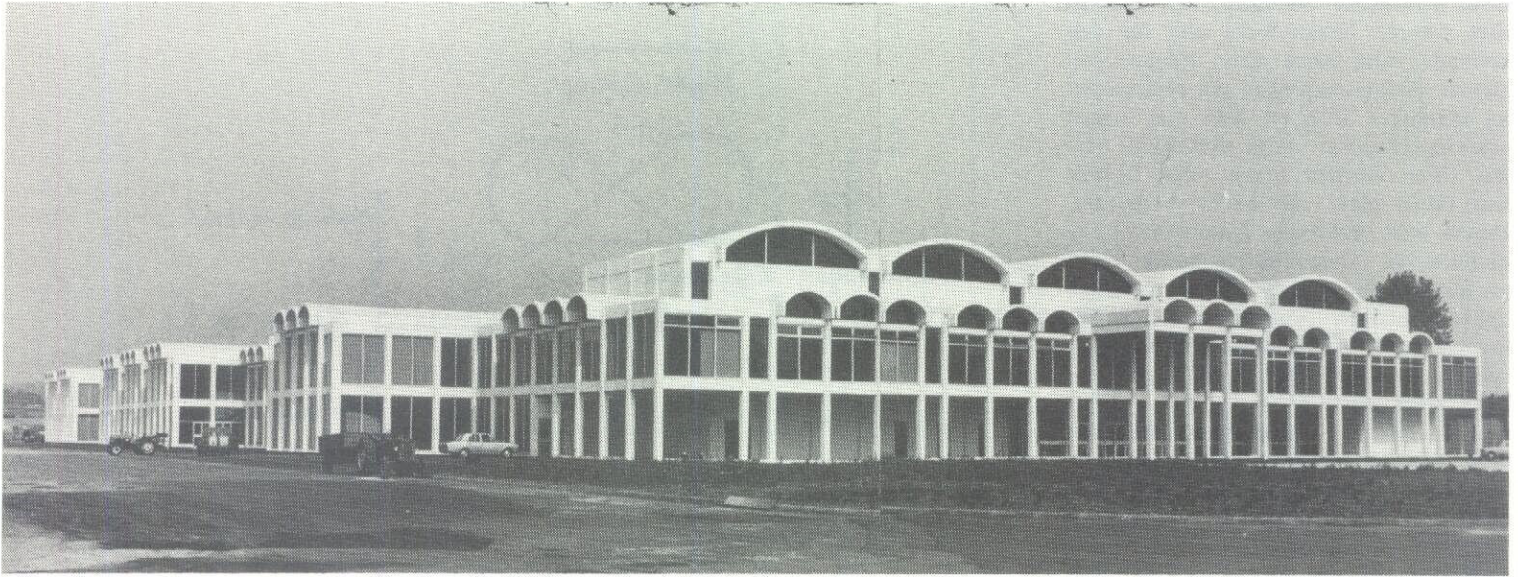
• Inverterade motorer

Tävlingar i högsta svårighetsklass innefattar numera mycket avancerade manövrar och flygplanen brukar vara inverterade under minst hälften av sekvenserna. Dessa tävlingar brukar ta ungefär en vecka och omfattar vanligen dels en obligatorisk sekvens, dels en obligatorisk okänd sekvens som offentliggörs i ett sådant skede att ingen kan träna in den samt slutligen en fri tidsbegränsad sekvens, komponerad av respektive deltagare, varvid i princip allt är tillåtet, utom underskridande av minimihöjden, som i dessa sammanhang är 100 m. Tävlingsbestämmelserna, som är mycket komplicerade, är samlade i Aresti's Aerocryptographic System.

G-belastningar för förare som flyger Zlin och Pitts Special-typer varierar hela tiden mellan 4 negativa g och 6—7 positiva g och dessa tävlingar kräver en färdighet som ingen svensk idag kan prestera.

I Danmark har man sedan förra året en tävling kallad Anthon Berg Scandinavian Cup, med dels en lättare klass, Semi Aerobatic Class, för flygplan utan inverterade system (men avsevärt svårare än McAully Trophy) samt en Fully Aerobatic Class, dvs svårighetsgrad i klass med de Havilland Trophy och VM. Anthon Berg Cup är i mitt tycke en mycket ambitiös satsning. Som det berättades i förra numret av Flygrevyn vanns semiklassen i årets Scandinavian Cup av Leif Simonsson från Vårgårda. När vi någon gång i framtiden börjar tävla inom landet bör vi enligt min mening börja på en avsevärt lägre nivå för att under högt ställda krav på flygsäkerhet kunna gå steg för steg mot en kompetensnivå i VM-klassen. Med lämpliga flygplantyper såsom Pitts Special, Super BA4B och dess efterföljare och åratals av träning och tävlande hemma och inom Norden samt idoga studiebesök vid VM-tävlingar så skulle vi kanske kunna delta i VM-sammanhang om sådär 4—6 år. Här har KSAK en ansvarsfull uppgift inför framtiden!

Rutger Forss



● Hendon!

England är inte bara pajer, plumpudding och He's a jolly good fellow! England är också stolta traditioner. Ta bara det här med flyg. Snudd på att man blir patetisk. Världens äldsta flygvapen, Battle of Britain. Snobbens Sopwith Camel, Captain Smith and Hawker Hunters Lancaster, Spitfire.

Text: Lennart Berns.

Foto: Raili Koivuniemi.

Dessa stolta flygtraditioner har nu mynnat i en flyghistorisk attraktion av stora mått. Den 15 november förra året invigdes i närvaro av bland annat engelska drottningen det ståtliga och imponerande RAF Museum på klassiska Hendon norr om London. Ett äromärke över det engelska flygets historia och den engelska flygindustrin. Inte en penny har det kostat de engelska skattebetalarna. Över 1 miljon pund har skänkts på frivillighetens väg som en ringa erkänsla för insatserna under det senaste kriget. Industrier och enskilda har bidragit och den flygintresserade världen har blivit en sevärdhet rikare. 150.000 besökare de första månaderna! Succé!

RAF Museum grundades redan 1963 för att samla, bevara och visa flygmateriel. Före muséets tillblivelse hade de olika föremålen stått undanskymda på olika platser i landet, men nu har alltså en stor del samlats under ett tak. Inte allt, ett nittiotal flygplan fick inte plats. Huvudsakligen är det experimentplan som Fairey Delta II, Avro 707 och TSR 2 som inte fått plats. Men man har ändå lyckats göra en fin exposé som täcker tiden från seklets början fram till våra dagar. Hendon visar ett fyrtiotal flygplan och annan materiel som på ett instruktivt sätt belyser varje fas i flygets utveckling.

Det skulle här föra alldeles för långt att gå in på varje enskild detalj i gallerierna, men tillåt mig ändå peka på några intressanta föremål. Det första rum man kommer in i visar engelsmannens första försök att i militära sammanhang ta den

nya dimensionen i besittning. Här finns som exempel överste Samuel Cody's drake från 1906 och i tjänst hos Royal Engineers. Bläste det mellan 20 och 50 miles i timmen kunde den här draken lyfta en observatör till 500 meters höjd där han låg inklämd mellan spjalorna. I samma rum finns också en replika av gondolen till luftskeppet Nullisecundus från 1907 och en originalbit från bröderna Wright's första flygplan. Motorintresserade kan beskåda ricinoljedof-tande Gnome, Green, Humber och Star-motorer på vardera omkring 50 hästkrafter och som möjliggjorde den första pionjärtidens vanskliga luftsprång.

● Intåg i jetåldern

Överallt finns glasmontrar med utsökta modeller mot en tidstypisk bakgrund. Här och var visas flygplansbesättningarnas arbetsplatser i olika flygplan för att på så sätt illustrera hur reglage och instrumentering förändrats under åren. Sparsamheten i SE 5 från första världskriget kontrasterar verkligen mot gytret i Nimrod! En annan monter visar den största kvarvarande biten av ett luftskepp, Rigid Air Ship R 33 som havere-rade den 15 oktober 1930 och innebar slutet på luftskeppsepoken. Även flyghistorien har sina datum!

De olika gallerierna visar utvecklingen i kronologisk ordning. En avdelning behandlar bomber från andra världskrigets dagar, bland annat Wallis' "spin-off"-bomb som användes vid bombningarna av Eder- och Möhnedammarna. Här finns också kuriosa i form av olika flykt-

redskap som de engelska besättningarna försågs med under sina flygningar över Tyskland. Knappar med kompasser, kartor gömda i tändsticksaskar, klockor, rakborstar, spelkort och grammofonskivor. Whittle's första motor markerar intåget i jetåldern.

Den moderna tidens flyg kan väl inte direkt hänföras till flyghistoria men har ändå ägnats en stor del av muséet. Man resonerar att dagens verkligheter ju är morgondagens flyghistoria! Något för oss svenskar att också tänka på! Framför pedagogiskt komponerade montrar får besökarna själva agera genom att trycka på knappar och dra i spakar. Ta det här med hur det moderna spaningsflyget fungerar! En bandspelare berättar och efterhand som olika funktioner nämns (flygplan, fotomål etc) riktas en spotlight mot den funktion som berättas om. Rymdens utveckling finns också representerad i form av Staffords rymd-dräkt från 1966. Väl utslussade från gallerierna möter man ett försäljningsstånd där hugade kan inhandla böcker, tidsskrifter och modeller som har anknytning till det man sett. Nyfiken på flyg och flygplan i full skala går man så in i den stora flygplanhallen! Per Ardua Ad Astra!

● Inga avspärningar

Hallens yta är närmare 20 000 m². Nälfiltklädda gångar sicksackar över golvet och de olika flygplanen och motorerna kan studeras ur alla tänkbara vinklar. Några avspärningar förekommer inte. En decimeterhög tröskel och olikfärgat

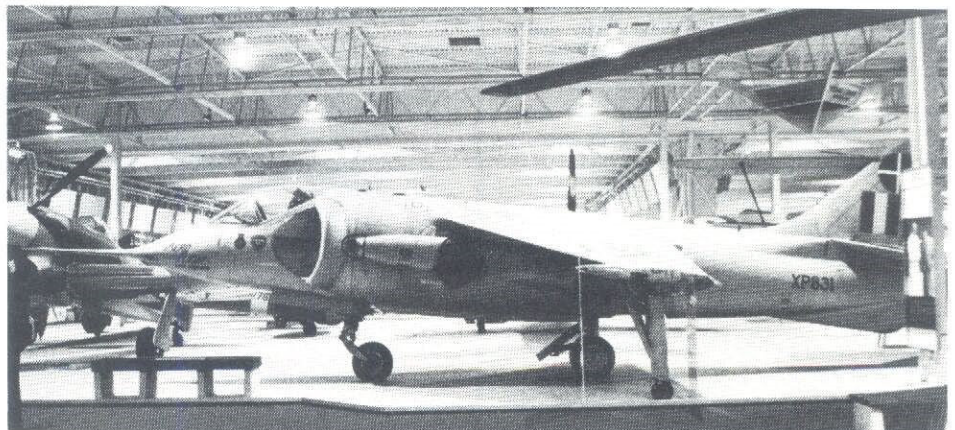
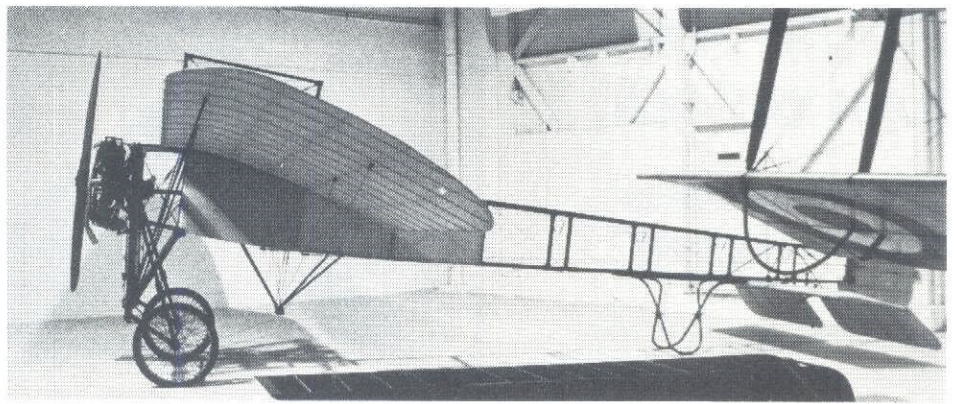
underlag markerar de områden som inte får beträdas. På en del ställen har man satt upp plexiglasskivor för att skydda från utstickande föremål som pitotrör och liknande. Framför varje flygplan finns en knähög monter som kortfattat beskriver historia och prestanda samt bilder som visar flygplanet både i dess rätta element och i genomskärning. Den kände engelske flygplankonstruktören, sir Sydney Camm och hans mångfald konstruktioner ägnas ett särskilt utrymme i Sydney Camm Memorial Hall. Hans kanske mest kända skapelse var Hawker Hurricane som drog ett tungt lass under Battle of Britain, men även Hawker Typhoon och Tempest. En hedersplats intar också Hawker Hunter som använts i RAF sedan 1954 och fortfarande still going strong, ja t o m tycks gå en ny storhetstid till mötes, denna gång som attackplan i skarven före Jaguar. En underlig fågel som genast drar uppmärksamheten till sig är Camm's sista konstruktion innan han avled 1966: P 1127, föregångaren och prototypen till Hawker Siddeley Harrier, världens första vertikalstartande operativa flygplan som nått så stora försäljningsframgångar både i USA och England.

• Spitfire, ah!

Vi sneddar över golvet och känner suset! Den första och den sista Spitfiren i original och sida vid sida! Spitfire Mk 1 i autentisk "Battle of Britain"-målning och Spitfire F 24 som avslutade en lång produktionsserie. En annan veteran från andra världskriget är Avro Lancaster. Det utställda exemplaret R 5868 genomförde minst 137 uppdrag under kriget och bär en "Grand Slam" under buken. Men låt oss ta det hela från början! Det äldsta bevarade flygplanet är Bleriot XI. Via Vickers SE 5 kommer vi fram till Sopwith Tri-Plane som genom sin stigningsförmåga och goda svängprestanda i så hög grad imponerade på tyskarna att order utgick till tyska flygplanindustrin om konstruktion av triplan. En annan Sopwith-släkting är Camel, Snobbens flygplan i hans jakt efter Röde Baron. Mer än 5000 Camel byggdes under första världskriget.

Mellankrigstiden får representeras av Gloster Gladiator och de Havilland Tiger Moth som båda gjort stor nytta även i svenska flygvapnet.

Det är ganska naturligt att andra världskrigets flygplan dominerar muséet. Dels är tiden inte alltför långt avlägsen för att de skall ha glömts eller gömts bort, dels producerades en mängd typer den här tiden. En del har redan nämnts. Ytterligare intressanta flygplan är Bolton Paul Defiant som representerade en ny utvecklingslinje för jaktflygplan med all beväpning koncentrerade till ett rörligt torn på kroppens översida, Vickers Wellington som blev det i flest exemplar — nära 12 000 — byggda bombplanet under kriget, den helt i trä byggda de



Tre av Hendon-muséets rariteter. Vi ser överst muséets äldsta flygplan, en Bleriot XI. Därunder sista Spitfiren av typ F 24 som byggdes i totalt 70 exemplar. Denna "Spit" markerade avslutningen på en lång produktion av det berömda flygplanet. Närmast prototypen av P 1127, föregångaren till Hawker Siddeley Harrier, världens första vertikalstartade operativa stridsflygplan.

Havilland Mosquito och mångsidiga Bristol Beaufighter.

Bland flygplan från senare tid märks English Electric Canberra som var det första jetdrivna bombflygplanet i RAF, Gloster Meteor och English Electric P 1 Lightning. Den utställda Meteoren är det exemplar som med Group Captain Donaldson vid spakarna satte nytt världsrekord i hastighetsflygning 1946 med 991 kmt och P 1:an i muséet är det första flygplan i RAF märkning som överkred dubbla ljudhastigheten i planflykt. Vi kan inte räkna upp alla intressanta flygplan och motorer. Något skall också återstå för läsarna att utforska! Vill gärna återvända till inledningen och påstå att RAF Museum är det mest glädjande som hänt oss flygentusiaster på många år och borde vara ett självklart

utflyktsmål i planeringen inför nästa englandsflygning.

Från London kommer man lämpligast till muséet med tunnelbana, Northern Line till Colindale. Det tar inte mer än 25 minuter från centrum och skyltar visar sista biten. En Blackburn Beverly utgör imponant blickfång. Inträdet är fritt och det är tillåtet att fotografera. Med hänsyn till brandrisken är fotografering med blixtpösk förbjuden. Men numera finns det ju snabba filmer att tillgå. Muséet är öppet från klockan 10 på vardagar och 14.30 på söndagar. Faller man i trance inför allt det fantastiska som dukats upp knackar en vakt ur RAF en på axeln några minuter före 18 och påpekar att portarna stängs då. Trevlig resa och välkommen till RAF Museum Hendon!

Royal Navy kan också...

"Ett av de bästa muséer jag sett"

I England är inte Royal Navy sämre än RAF ... Vid Royal Navy's flygbas i Yeovilton, Somerset, finns sedan 1964 ett museum för marinflyget i England — Fleet Air Arm. Museét är ett av de bästa jag har besökt. Museét är huvudsakligen inrymt i en stor hangar, men en stor del av samlingarna har placerats utanför. Bland de plan som ständigt är utsatta för vädrets makter märkte man Westland Wyvern (Turbopropdrivet, ensitsigt torpedplan), Fairy Gannet i olika versioner (Anti-ubåtsplan) och de Havilland jaktplanen Sea Venom och Sea Vixen.

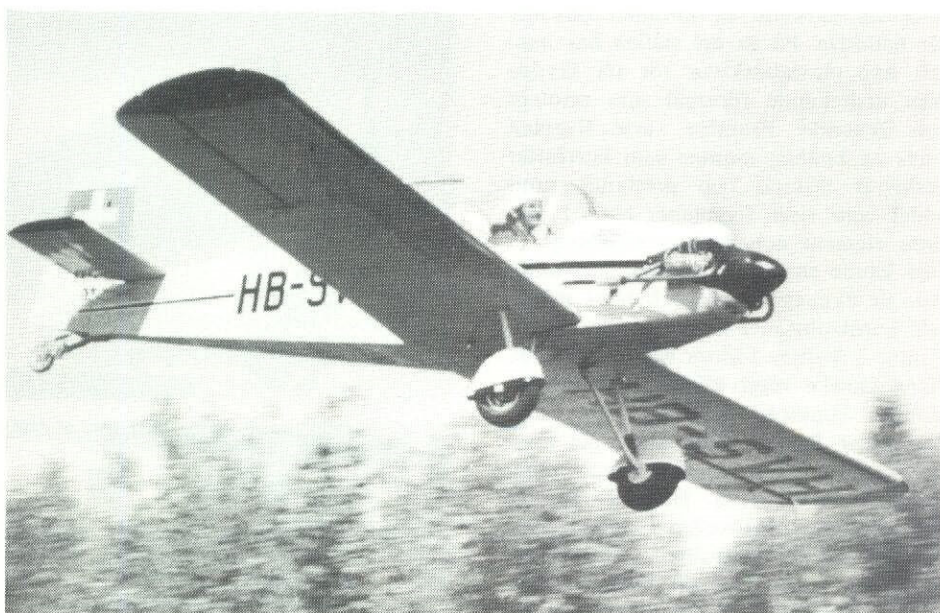
Inne i museét finns flera av de plan som haft en avgörande betydelse för marinflygets utveckling. Sopwith Baby från första världskriget, Fairy Swordfish — ett biplan berömt för sina heroiska torpedattacker, Sjöräddningsplanet Supermarine Walrus. Av andra världskrigets berömda jaktplan finns Grumman Hellcat och Martlet representerade, liksom Chance Vought Corsair, Seafire Mk 17 (den hangarfartygsbaserade versionen av Spitfire) och Fairy Firefly. Tyvärr saknas en Sea Hurricane.

Av efterkrigstidens berömdheter finns bl a Hawker Sea Fury, Supermarine Attacker och Armstrong Whitworth Sea Hawk. En av rariteterna är en Sea Vampire, dvs den välkända "Vampen" med dubbla stjärtbommar, här utrustad med landningskrok och övrig hangarfartygsutrustning.

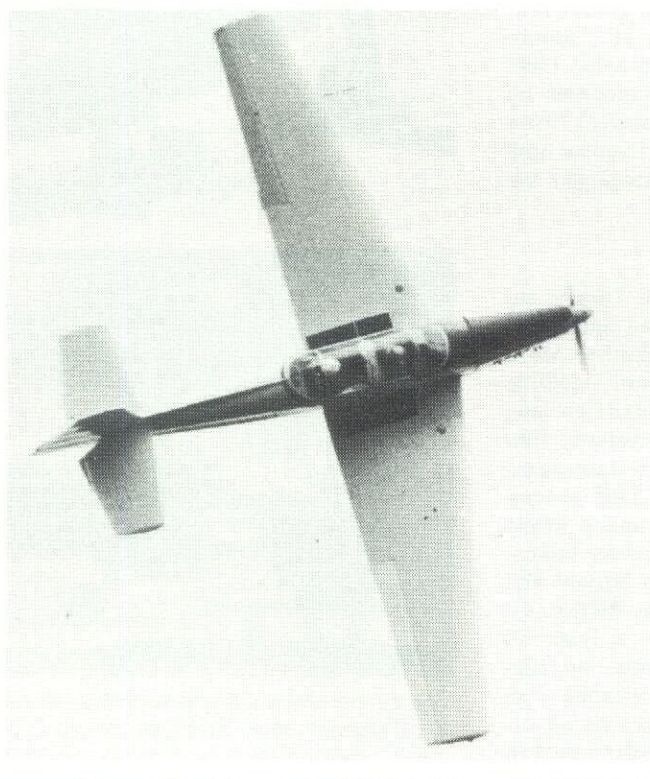
Hela tiden berikas samlingarna med nya flygplan — det senaste tillskottet är en Gloster Sea Gladiator som just för tillfället liknade en hög skrot, men som faktiskt ska restaureras till full luftvärdighet, och tillsammans med resten av Fleet Air Arm's "flygande" museum ska representera Royal Navy vid flera av de otaliga flygutställningar som äger rum i England. Just nu består den flygande familjen av en Swordfish, en Sea Fury och en Firefly, och den kommer troligen redan 1976—77 att utökas med Gladiatoren.

Förutom alla flygplanen är utvecklingen inom marinflyget väl dokumenterad med foton och modeller. Det finns också flera diaramor över berömda sjöflygoperationer, hangarfartygsutveckling m m. Flygmuseet är alla gånger värt ett besök!

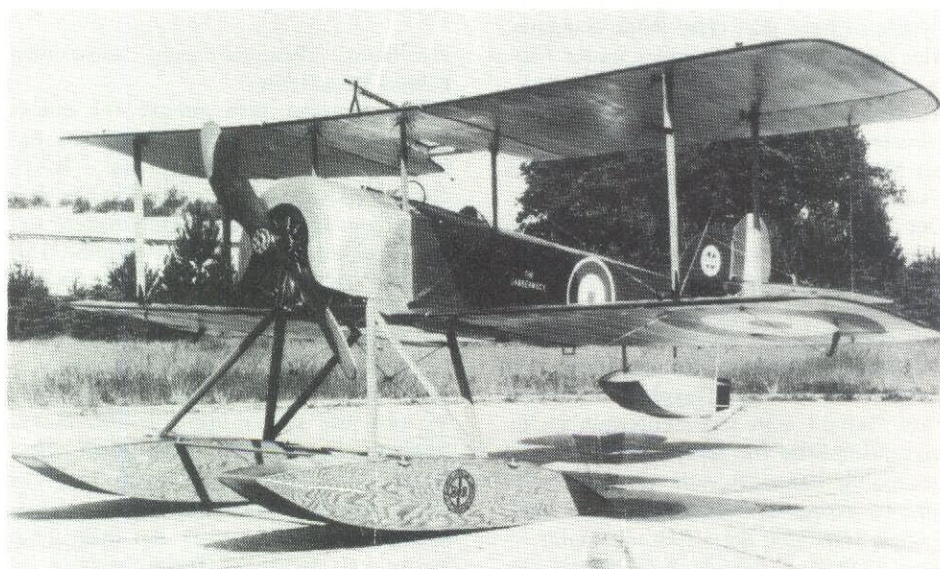
Robert Löfberg



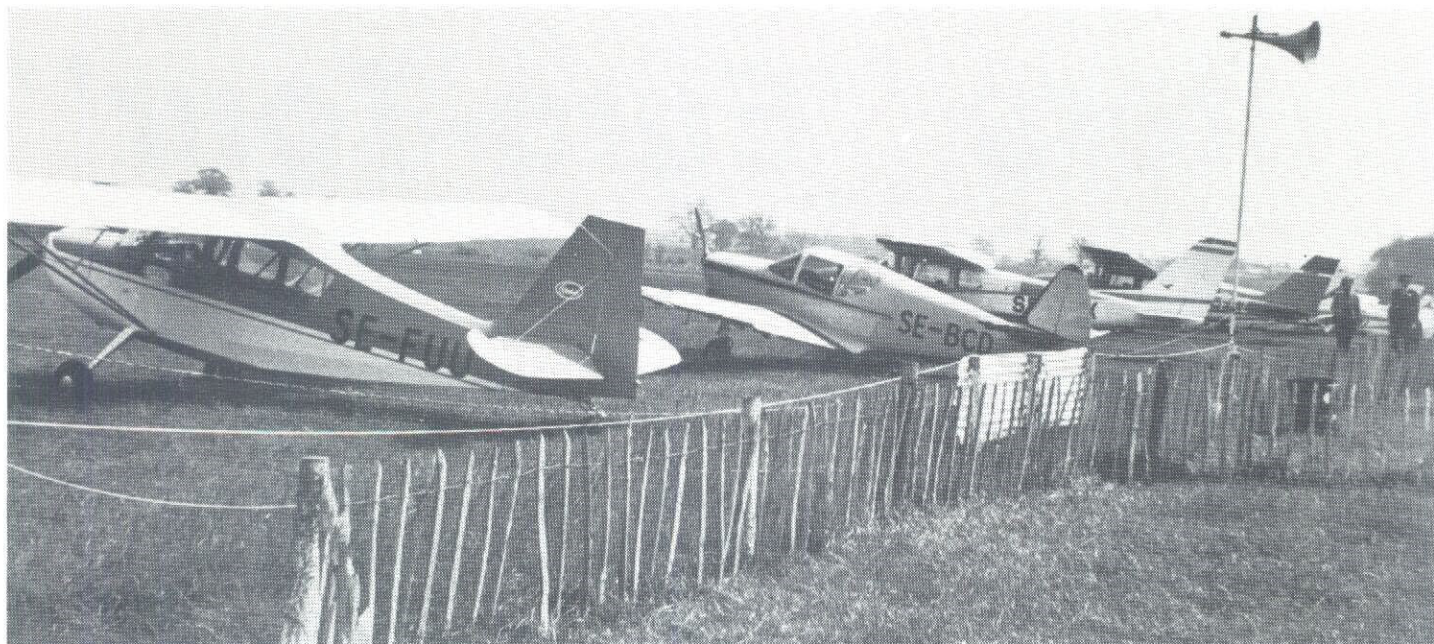
Schweizaren Martin Interbitzin i sin Turbulent går in för landning.



Man piggade upp sig med lite avancerad flygning också. Tex med den här maskinen, en Zlin 326.



En av samlingarnas stolthet — Sopwith Baby.



EAA-Fly-in med många svenskar

Sommarens EAA-Fly-in på Old Warden-flygfältet 10 mil väster om London blev ett "mestsvenskt" Fly-in med inte mindre än tolv svenska flygplan på plats. En av höjdpunkterna i programmet var besök på Shuttleworth Collection, museet där nästan alla gamla rariteter är fullt flygbara. Men mest ägnade man sig varandras underbara flygande maskiner.

Svenska grenen av EAA vidgar ständigt sin verksamhet och knyter allt fler internationella kontakter, som ger hembygarna mycket värdefulla erfarenheter.

På bilden här till höger visas Olle och Vivi Åstrands SAAB Safir av Göte Rosén för engelska EAA-vänner. På bilden ovan några av de svenska flygplanen.

Närmast Göran och Margareta Roséns Champion SE-FUU och John Tuvefalks SE-BCD, en Globe GC-1B.

Text: Olle Åhnstrand, Börje Strömberg
Foto: John Tuvefalk



En Wittman Tailwind, som med 100 hk Continentalmotor (0—200) gör hela 150 miles, beundras av EAA-folk. Planet byggs f ö av Sture Eriksson i Tandsbyn. I bakgrunden som synes en gammal Spitfire, populär bensinslukare även bland EAA:are.



Två Colibri, MB II respektive MB I, med konstruktören Max Brügger (i vit mössa). Längst bort i raden en Turbulent och bakom den Arthur Anderssons Jodel SE-CII, som förresten förekom i ett TV-program för en tid sedan.

Guters "Euro-Tour"



Deltagare: Jan Vaessman, 1.pilot
Kurt Andersson, co.p.
T. Lindqvist, pax

Kärra: SE-FCH Pa-28 140.

Flygning: Visby — Warszawa —
Wien — Venedig — Fano — Bari
— Palermo — Tunis — Alger —
Alicante — Barcelona — Marseille
— Paris — Luxembourg — Lübeck
— Visby.

Status: VFR

Planerad start: ESSV 06.00 lördagen 6 maj

Genomförd start: 12.00 lördagen 6 maj

Orsak: tät dimma

Hemkomst: 19.00 tisdagen 23 maj

Flygtid: 39,5 tim.

Efter flera månaders diskuterande, planerande, genomgång av tänkta route-vägar, flyghöjder osv, besökte vi KSAK där vi inhandlade kartmaterial för större delen av Europa samt bitar av öststaterna och Nordafrika. Lämpliga resväskor anskaffades, utrymmena är snåla i Pa-28/140. Briefing/Arlanda tillskrevs och man gick oss till mötes på bästa sätt med mängder av upplysningar om de olika ländernas VFR-villkor, landningsavgifter, osv.

Så kom då dagen D. Vi kom iväg först efter sex timmars väntan på Visby-fältet på grund av den täta dimman (tom Linjeflyg fick vända på morgonturen) men kl 12.00Z kom clearance Warszawa via R23 FL90 (2750S). Efter take off och en långsam stigning till nivån (maxlast o fulla tankar) gick vi on top och efter tre timmar, strax före Rönne, fick vi av Malmö Control tillåtelse svänga

90° in i R23 och sjunka till 2150 mot S på grund av moln. Snart hade vi nått polska kusten med Darlowo VOR, som passerades efter ytterligare en timme. Vidare mot Grouda. Någon timme senare fick vi se Moder Jord för första gången efter start. Vi var nu bara någon timme från Warszawa, vars radarledning tog över och ledde oss in. Efter nästan precis fem timmar i luften landade vi, parkerade och passerade de sedvanliga pass- och tullformaliteterna och kom snabbt via taxi till vårt per telefon i förväg beställda logi.

Nu hade vi gjort vår första "miss"! Det skulle bli några flera... Vi hade planerat att stanna över natten och fortsätta vår resa nästa morgon mot Wien. Kom ut till flygplatsen på förmiddagen, tankade, briefade och gjorde oss redo för start. Då kom vår söta och engelsktalande briefingflicka ut till oss

på plattan tillsammans med ett par manliga kollegor (eller var de poliser? — det är ingen större skillnad på uniformerna i öster!) och beklagade att vi ej fått clearance att passera Tjeckoslovakien. Sådan måste enligt bestämmelserna begäras 24 timmar i förväg! Javisst, det visste vi ju, men i reströttheten och brådskan kvällen före hade vi totalt glömt denna detalj. Några försök till övertalning hjälpte inte, det var bara att plocka ur väskorna, ta taxi tillbaka till rummet och förbereda ett dygn till i den polska huvudstaden. Näja, det var ju inte svårt att fördriva tiden. Dagen gick snabbt med sight-seeing till fots och taxi (det är otroligt billigt att åka taxi i Polen, för en svensk tia kan man åka ett par timmar!) På kvällen besöktes stadens flottaste restaurang med orkester, varieté och dans, Kongreshowa. Pris för en helkväll c:a 30:—/person...

Av Kurt Andersson



Kurt Andersson kollar oljan i sin PA-28, som på 39,5 flygtimmar förde honom och hans kamrater runt Europa. Plus en liten avstickare till Nordafrika.

Nåväl, nästa dag var det i alla fall klart ut mot Vienna via R23. Strax före Nitra VOR på FL 100 kom vi i kanten av ett cb-moln med svår turbulens och kraftig nederbörd i form av hagel. Vi begärde och fick sjunktillstånd till 70 och de höga bergstopparna i Tatrabergen tycktes oss obehagligt nära, närmare än de i själva verket var.

Snart var vi emellertid ur det dåliga vädret och efter sammanlagt tre timmar låg vi på final till Wien-Swechats stora bana med ett inflygningsljus, som var mycket fint: ett starkt ljus "löper" hastigt längs inflygningsrampen i riktning mot tröskeln på aktuell bana och

måste vid dålig sikt vara ett utomordentligt hjälpmedel i landningsfasen.

Wien — och hela Österrike, förresten — är ju känt för sin charmighet och vi blev inte besvikna. Finfin service överallt. På flygplatsen t.ex. kom markpersonal omedelbart efter landning till oss med tunga cementblock för förtöjningen. Snabbt och effektivt! I ankomsthallen kände vi oss verkligen välkomna. När en tjänsteman undrade vilket flyg vi kommit med och fick svaret "Privat", visade han oss med en flott gest mot utgången. Någon tull syntes inte till! I en taxi fick vi sedan ett ypperligt föredrag om landets och staden Wiens historia. Sevärigheterna i "valsernas stad" är många — ett par dagar i Wien är alldeles för litet. Men tyvärr var vårt program hårt inrutat och dessutom låg vi ju redan en dag "efter" i schemat.

Kontakten på Meteo/briefing var lika översvallande älskvärd, men tyvärr försenades vår avfärd även här eftersom vi inte hade begärt tillstånd 6 timmar i förväg för överflygning av Jugoslavien på väg till Venedig. Efter att begäran via telex översänts väntade vi ca en timme och fick sedan i alla fall tillstånd att starta mot Graz nära den jugoslaviska gränsen. När vi ropade upp kontrollen där fick vi också omedelbar clearance till Venezia!

Färden över Dolomiterna mot Adriatiska havet bjöd på storslagna scenerier av de snöhöljda alptopparna rätt nära under oss, trots att vi gick på FL 100. Inflygningen till Venedig via fyren Chioggia och Milano Control bjöd inte på några större problem. Möjligen tillhörde den italienska "flyngengelskan" inte den lättaste varianten . . .

Sagostaden "la bella Venezia" är en ljuvlig anblick även från luften. Vackrast är den väl från gatu- och kanalnivå med sina fantastiska byggnadsverk, sina piazzor, gondoler och allt. Något ljushuvud påstod att den var världens största stereo-stad med ca 700 kanaler . . . Besöket blev också ett (bokstavligen) dyrbart minne: det finns ingenting billigt i Venedig längre.

Efter två dagar i Staden på vattnet skulle så färden fortsätta till Rom — trodde vi! Ett större oväder låg över Italiens västkust och omöjliggjorde all VFR-trafik över Appeninerna. Men vi kunde ju gå en sydligare rutt, kanske? Via Rimini till att börja med. OK! Men Rimini är också militärbas och kräver PPR dagen före . . . Men ett litet sportflygfält söder om Rimini, Fano hette det, kunde vi ju gå till. Sagt och gjort. Vi lämnade den trots priserna så gemytliga staden med en viss saknad bakom oss och efter halvannan timme landade vi på Fanos gräsfält för ett kortare uppehåll, som vi trodde. Vi väckte genast en viss uppmärksamhet från ortsbefolkningens sida eftersom utländska gäster — i synnerhet Piper Cherokee — tydligen var ganska sällsynta. Det blev folk-

vandring ut till fältet och vi blev flitigt fotograferade och intervjuade av de lokala flygentusiasterna.

"Vårt korta uppehåll" i Fano blev emellertid två dagars väntan på väder. Det regnade i ett och all världens marknära moln hade samlats omkring oss. Under väntetiden hann vi med att besöka "världens minsta republik", San Marino, på sin 700 meter höga bergstopp. Däruppe var det minsann soligt! Taxiresan dit gick på 100 svenska kronor . . .

Andra dagens eftermiddag beslöt vi oss i alla fall, trots de överlag dåliga rapporterna, att försöka ta oss till Rom/Chiampi via en sydlig rutt längs kusten av den appeninska halvön. Vi startade således mot Bari på sydöstra kusten, som rapporterade hyggligt men blåsigt väder. Vi nådde fältet efter tre timmar varav sista timmen i 35 knops motvind! Landningen var spännande eftersom vinden låg nästan tvärs banan, men det gick bra, tack vare Janne, som är specialist på snygga landningar. Bari visade sig vara en mycket stor — men trist — stad utan några sevärigheter. Vi var glada för att kunna fortsätta redan nästa dag. Att gå norrut mot Roma var fortfarande otänkbart på grund av vädret. Vi låg nu fyra dagar efter schemat och beslöt att "skippa" både Rom, Neapel och Capri och gå västerut mot Sicilien. Efter första veckan kan vi konstatera att schemat spräcks främst av att vänta på väder, vänta på bussar och att åka taxi.

Vi kan också konstatera, att så här långt söderut i Italien har människorna blivit fattigare och talrikare, maten och vinet billigare (och godare). Vi själva är en aning besvikna över att inte ha hunnit längre på vår "Euro-Tour". Vidare mot Palermo på Sicilien. Sikten var ganska god, endast över bergen behövde vi gå över molnen. Väl ute över Tyrrenska havet hade vi en underbar vy över de Lipariska öarna med vulkanön Stromboli som majestätisk fond. Flygplatsen Punta Raisi utanför Palermo ha-

"TRE VECKOR FÖR KORT TID"

— Naturligtvis är vi väldigt nöjda med vår resa, kommenterar Kurt Andersson. Men jag vill starkt understryka för alla andra som vill göra en liknande flygning att tre veckor är alldeles för kort tid för en flygresa som vår. Och man ska inte ha ett fullt så späckat program som vi hade. Planera länge och noga!

Kurt Andersson är en flitig resenär. Efter "Euro Tour" har han också varit i USA, där han bl.a. fick uppleva bombhot under en flygning till Miami. I ett kommande nummer ska Kurt Andersson berätta om hur han upplevt amerikanskt flyg.

de en utmärkt inflygning från havet, men 1500 meter vid sidan om banan reser sig en lodrät bergvägg ca 800 meter hög. Otäckt men pampigt!

Vår dag i Palermo blev TRE hela dyrbara dagar. Lagom efter vår ankomst utbröt en s.k. vild strejk på flygplatsen som stängdes 48 timmar för all trafik, även för oss. Otur igen! Tiden i Palermo som — förutom värmen — inte visade sig vara någon särskilt turistvänlig stad, fördrevs på olika sätt. Här får man en skrämmande bild av hur de fattigaste i Italien lever och dör under trycket av katolsk dominans, kommunistisk maktkamp och maffians inbördeskrig. Det här var inget som Turist-Italien matar sina gäster med, det var tydligt. Vi kom faktiskt så småningom underfund med att vi hade kommit till fel flygplats i fel stad! Som turist åker man företrädesvis till Taormina på andra sidan ön, vid foten av den mäktiga, 3400 meter höga vulkanen Etna.

Inget att göra åt. På lördagsmorgon kl. 8.30 startade vi från Punta Raisi mot Tunis. Inga problem längre, men vi kunde inte underlåta att notera att man helt frimodigt tog ut en passageraravgift för vår tredje man ombord, vad det nu skulle tjäna till? TVÅ piloter fick man däremot gärna ha. Utan avgift . . . Ut över det blåa Medelhavet i strålande sol och tillhörande värme, ca 20° på 2000 ft. Efter någon timme skymtade en ny världsdels kust, Afrika! Det var onekligen litet högtidligt när vi efter ytterligare 65 minuter landade på Tunis' flygplats, Chartago och här var det så där 30 grader i skuggan — men ingen skugga . . .

Inga som helst svårigheter här heller — utom möjligen språket: här talas arabiska och franska, vilka båda språk vi var tämligen obevandrade i. En arabgubbe körde oss i sin risiga "taxi" (ett fynd för Bilprovningen hemma i Svedala) till Hotel Metropole i centrum. Det



"I Barcelona hade det varit frestande att byta vår 140 till en 747".

visade sig vara ett av stans i särklass billigaste hotell — endast c:a 10:—/bädd och natt! Eller var de kanske lika billiga överallt i Tunis? Standarden var dessutom hygglig.

Utflykten till Kartagos gamla ruinstad via spårvagnståg och hästdroska blev besökets höjdpunkt i Tunis. De stora ruinområdena med rester från staden från förkristen (fenisk) tid undergår ständiga utgrävningar och har mycket att erbjuda en arkeologisk intresserad besökare. F.ö. var staden Tunis varm, smutsig och folkrik. Ett besök i Kasbahn — arabkvarteren — var närapå kusligt. Det var skönt att få fortsätta via Nordafrikas kust västerut längs Atlasbergen mot Algeriet.

På flygplatsen i Algier, där vi endast stannade för att tanka och äta innan vi skulle fortsätta vår färd norrut mot Ibiza vid Mallorca, erfor vi stor hjälpsamhet från briefing, som mest bestod av ett gäng snatrande arabungdomar, som slogs om att få komma med den ena informationen tokigare än den andra . . . Andra erfarenheter från denna storflygplats var skyhöga priser och krångel med valutaväxlingen. En verklig knock-out fick vi när vi skulle lämna in färdplanen — vi fick inte clearance direkt Ibiza. Orsak: avståndet över vatten och enmotorigt flygplan! Det hade ingen frågat efter tidigare, men det var algeriska bestämmelser, så de så . . . Men vi kunde ju gå via en spansk flygplats, Alicante t.ex.

Nu hade vi kommit in i den sydvästliga luftström, som skulle komma att stå sig resten av resan och som gav oss bra skjuts hela vägen norrut. Det tog inte lång tid över till Alicante, som kom att få bli ersättning för Ibiza. Det var en vacker stad, turistsinnad, varm och dyr även den. Priserna var nästan som i Sverige, men riktigt så dyrt kunde det ju inte ha varit, förstås . . .

Dagen efter uppehållet här gjorde vi en vidunderligt vacker tur via den spanska ostkusten och passerade kända platser som Benidorm, Valencia och Sitges på väg mot resans dittills största flygplats, Barcelonas. Två jumbo-jättar stod på plattan när vi kom. Glasgow Rangers var nämligen här på Cup-besök och hade 25.000 supportere med sig . . .

Inte heller här hade vi några svårigheter vare sig före eller efter landningen. Spanien har sinne för turister. Från parkeringsplatsen var det väl ca 1 km till stationshallarna, men "Follow me"-bilen stod oss till tjänst mot ersättning till bier! Genom ankomsthallens hotelltjänst fick vi ett billigt, bra hotell i stadens hjärta. Vi fick under ett par dagar uppleva denna gamla, mångbesjungna stad som en stor och fin överraskning, vacker och brusande — för att inte säga berusande! — med alla sina kända attraktioner.

Efter det med intressanta upplevelser späckade besöket i Barcelona måste vi

tyvärr dra vidare norrut mot Frankrike. Vi tog kursen mot Marseille för att slippa bergskedjan, som avgränsar den pyrenéiska halvön från övriga Europa. Och med medvind tog flygningen två timmar. Vi nöjde oss med att tanka fullt både inombords och i karran för den vidare färden mot Paris längs natursköna Rhône-dalen. Frankrike är vackert i maj. Gröna vidder, mjuka kullar och berg, stora sädesfält, små byar och många floder ger ett behagligt, omväxlande intryck — nästan lika vårt eget Norrland . . .

Vi har valt trivsamma "sportflygfältet" Toussous le Noble sydväst om Paris, nära Versailles, omskrivet och omtalat av flygande kollegor som "toppen". Och visst var det bra. Vi landade i kvällningen och fick parkera på gräset, där kostar det nämligen ingenting. Som vanligt var det inga problem.

Paris är vid det här laget så omskrivet att inte mycket finns att tillägga. Jo, att allt blir dyrare och dyrare, förstås. Det lilla som fanns kvar av pengarna rann fort bort i Paris. Vi fick lov att telegrafera hem efter mera. Gör inte det! Pengarna kom inte till Paris förrän långt efter att vi lämnat Frankrike . . . Det tog fyra månader att få tillbaka dem hemma i Sverige!

Efter några kostbara (!) dagar i världsmetropolen kunde vi så checka ut från Toussous le Noble (2:— kr i landningsavgift) och vända näsan mot Luxembourg, vårt näst sista mål på resan. Väder och vind stod oss bi och efter ett par timmar landade vi på hertigdömet flygplats, där vi blev lika väl omhändertagna som någonstades tidigare. Bl.a. ingick i servicen skjuts till och från parkeringsplatsen. Även här ligger annars priserna i höjd med övriga Nordeuropas och vi inskränkte därför uppehållet till halvannan dags sight-seeing till fots, ett besök på Radio Luxembourg samt bio på kvällen.

Nästa eftermiddag start mot Lübeck. Vi blåste dit med 140 knop, ungefär. Men vi hade varken tid eller råd att stanna i hansestaden, utan bestämde oss för att göra en tripp hit vid något senare tillfälle. Staden ligger ju bara 3 1/2 timme från Visby . . . Vi rekommenderar gärna Blankenseeflygplatsen, bl.a. för dess allti-allo; platschef/TL/meteogubbe, allt i en person, som dessutom talade flytande svenska! Han hade nämligen (enl. egen uppgift) tjänstgjort som provflygare på Saab för många år sedan.

Det omfattande regnområde, som legat över Nordtyskland och som vi nu flugit i kapp, hade hunnit röra sig mot nordost. Vi endast touchade det litet på vår slutliga sträcka Lübeck—Visby. Lika tyst och lugnt som vi karakteriserar flygets radiotrafik i Europa i övrigt, lika pratigt blev det, när vi närmade oss den svenska kusten. Nu kände vi oss verkligen hemma igen . . .!

Kurt Andersson, Slite

Att segelflyga på engelska

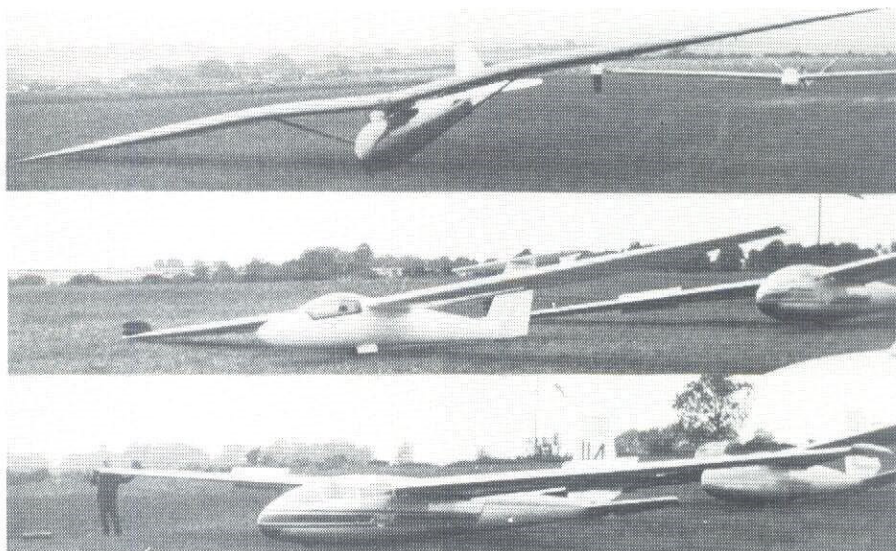
Några veckors erfarenheter av segelflygning vid en liten engelsk klubb.

Tänk Er att sitta i ett segelflygplan med en piprökande engelsk gentleman i baksätet. Plötsligt knackar han ur sin pipa och lägger planet i full spinn. Kinderna trycks in, och man pressas ned i sitsen. Efter tre varv anmodar han: "Recover!", varefter jag ger fullt motsatt sidroderutslag samt skjuter spaken sakta framåt, tills planet är ur spinn och rusar med 90 kts (drygt 160 km/t) hastighet mot marken. Jag tar sakta tillbaka spaken och kommer i fart igen.

I vintras beslöt jag att under sommarlovet åka till England för att bättra på min engelska. Att få ett sommarjobb där var omöjligt, varför jag skrev till The British Gliding Association (B.G.A.) för att höra mig för om möjligheterna att utöva min favorithobby, att segelflyga. Jag fick ett vänligt brev till svar samt en lista över alla segelflygklubbar i Skottland, England och Wales anslutna till B.G.A. Av det 70-tal klubbar, som stod på listan, hade man kryssat för några, som skulle vara speciellt lämpliga i mitt fall. På så sätt fick jag kontakt med Mr Cottrell vid klubben Southern Soaring, som höll till vid ett fält i Wiltshire, ungefär 10 svenska mil väster om London.

Redan första dagen efter ankomsten till familjen Cottrell i Hungerford, där jag fick inackordering, körde vi ut till flygfältet Inkpen Airfield. Allt det nya kom mig först att känna mig litet bortkommen. Det var ett annat språk och nya termer. Fältet och planen var annorlunda än på Feringe, "mitt" flygfält. För att inte tala om de engelska måttenheterna. Det svåraste var faktiskt att börja räkna i fot och knutar. Den första flygningen gjorde jag i en Blanik. En Rollason Condor bogserade oss till 2000 ft (ca 650 m), där vi kopplades ur. Vi gjorde en kortare tur, då jag kollade stallfarten (ca 33 kts) samt gjorde mig bekant med terrängen under oss. Flygfältet visade sig vara lätt att förlora ur sikte. Vid landningen anmodades jag att börja medvindslinjen redan vid 800 ft (ca 270 m). Då fick jag dessutom gå igenom en speciell checklista: U.S.T.A.L. Undercarriage: fäll ut landningshjulet. Speed: accelerera till landningshastighet. Trim: ställ in hastigheten på trimmen. Air brakes: sätt handen på bromshandtaget. Look out: håll utkik för andra plan i luften eller på marken. Denna "down-wind check" borde vi göra i Sverige med.

Jag gjorde ytterligare några DK-flygningar för att vänja mig vid förhållandena, innan jag fick flyga ensam. Då lärde jag mig också att ta mig ur full spinn,



Bildmontage med i England tre vanliga segelflygplantyper. Vi ser överst en Kite 1, en veterankärra från 1933. Därunder en betydligt yngre men alltså populär typ, en Pilatus B-4, som Flygrevyn skrivit om. Nederst en L 13, Blanik, helmetallplan som lämpar sig för avancerad flygning.

något som jag inte gjort i Sverige.

Termiken i England lär inte vara mycket sämre än i Sverige. Fina dagar tar man sig ledigt upp till 4500 ft (ca 1500 m). Om man sedan kan och vill flyga i moln, är det inget som hindrar, att man ibland kan komma upp till "guldhöjder". Flygfältet Inkpen Airfield ligger på en ås, vars ena sida är relativt brant. När vinden är gynnsam, kan man flyga hang flera miles längs åsen.

Southern Soaring är en privat klubb, och den ägs av Mr Cottrell. Som medhjälpare och instruktör fungerar Mr Cunningham, och tillsammans sköter de flygningen mycket effektivt. Bogserföraren är en ung man som samlar timmar till kommersiellt certifikat. Klubben har nyligen flyttat från ett övertrafikerat fält till det lugnare området i närheten av Hungerford, varför klubbhuset för tillfället består av en stor husvagn, som tjänstgör som klubbрум, "snack bar" och kontor. För att få ekonomin att gå ihop har klubben dessutom en agentur för de schweiziska Pilatus B4-planen.

Flygplanparken består av 2 Blaniks och 1 Motorfalk, som mest används till skolning. Så finns det en Olympia 2B och en Kite, en veterankärra, tillverkad 1933. En Pilatus B4 väntades inom kort utöka uppsättningen. Dessutom brukar det stå mellan 10 och 15 privata plan i sina trailers. Dagligen kommer det flygare med egna plan, som monteras upp. Bland privatplanen är de vanligaste Cirrus, Libelle, Kabe, K8, SHK och B4. T.o.m. en Kestel 19 landade en gång vid Inkpen.

Southern Soaring är en ganska liten klubb efter engelska mått. Den är lika

informell och trevlig, som min egen klubb i Feringe. Alla känner alla. Efter flygningen träffas man ofta på "the local", d.v.s. puben "the Plough", där dagens händelser vid fältet diskuteras över ett glas öl eller "shandy" (en i mitt tycke fruktansvärd blandning av öl och saft). Trots att klubben är privat, är priserna låga. £2.16 (s.kr. 22:—) kostar det att flyga ett valfritt plan, EK eller DK, per timme. Motorfalken kostar £6 (s.kr. 60:—) i timmen. Bogseringen till 2000 ft kostar £1.70.

Utbildningen går till på ungefär samma sätt som i Sverige. I England är T21 och L13 Blanik vanliga vid skolning. Först görs A och B-provet, som består av 3 EK-flygningar, då man gör en sväng åt vardera hållet och sedan landar. Sedan kommer C-provet bestående av en 5 minuter lång segelflygning med höjdvinst. Det som nog motsvarar det svenska certifikatet är Brons-C. För det krävs 17 EK-flygningar med flygstart, där man bogserats till minst 2000 ft, 2 segelflygningar om vardera minst 60 minuter samt 2 eller flera DK-flygningar, då man kan uppvisa god flygning med förstäelse för stall och spinn och förmåga att göra bra landningar. Ett skriftligt prov, liknande den svenska cert-skivningen, ingår också. Efter detta kan man fortsätta med de vanliga internationella diplomerna. Tre veckor tillbringade jag hos familjen Cottrell, och jag hade bra flygväder nästan varje dag. Att de där sommarveckorna blev så speciellt trevliga, berodde naturligtvis mest på att människorna var så vänliga och hjälpsamma. Och så skrattade vi åt samma saker.

Erik Edling

”Riktiga flygpriser avgör

klubbens ekonomi”



Av Stig Yngve

Raymond Carlsson vid en av Aeroklubbens C-150, en Aerobat. Inne i hangaren skymtar Göteborgs fallskärmsklubbs Cessna SE-CDY.

Flygrevyn skall i fortsättningen låta landets flygklubbar komma till tals i spalterna mer än tidigare. Då och då ska vi göra ”klubbbronder” med rapporter om hur klubbarna arbetar. Första klubbbronden baseras på besök i Göteborg, Borås och Jönköping.

När vi slår oss ned i klubbsoffan hos Aeroklubben i Göteborg säger Raymond Carlsson något mycket väsentligt:

— Riktiga flygpriser avgör klubbens ekonomi.

Raymond är Aeroklubbens allt-i-allo, i litet mer högtidliga sammanhang intendent.

Detta faktum, att Aeroklubbens ekonomi är riktigt god, säger han bero på att flygplanen hyrs ut till riktigt kalkylerade priser.

Visst har man lite annorlunda förhållanden här, om man jämför med dem i den där stora stan i öster, som man lämpligen inte nämner vid namn här i Göteborg.

Konkurrensförhållandena är annorlunda genom att det inte finns kommersiella företag som sysslar med uthyrning och skolning. Chalmers flygklubb på andra sidan gräset vid taxibanan ut till Torslandas livligt trafikerade banor är visserligen en konkurrent, men inte så svår. — Vi har egentligen fint samarbete, säger Raymond, vi behöver inte trampa på varandras tår.

Flygtidsuttaget hos göteborgsklubbarna toppar förstas Sverigelistan, det vet alla KSAK:are, och uttaget är stort tack vare skolningen.

Aeroklubben hade fram till 1 augusti i år 2.875 flygtimmar, vilket är hela 375 timmar mer än för samma tid förra året. Prognoserna har överträffats ordentligt.

• Egna nycklar

Medlemmarna i Aeroklubben och Chalmers Fk har egna nycklar till klubbhusen. Det ger klubbarna möjlighet att hyra ut även de tider man inte har klubbvakt i tjänst. Frivilliga klubbvakter har man inte här som i den östliga storstaden.

Betalningen för flygtiden sköter man via post- eller bankgiro. Det fungerar fint. Fuskar man får man betala straffavgift. Samma system tillämpas i Jönköping. Man får punga ut 15 kr extra om kassören får rycka in och påminna. Betalar man inte första gången får man betala ytterligare en tia. Betalar man inte då heller blir det flygförbund.

— Men det är verkligen få som inte sköter sig, säger Raymond Carlsson.

Aeroklubben har åtta egna flygplan, en Arrow, en Pa-28-180, tre C-150 och tre C-172. Alla planen har både ADF och VOR. Hos Chalmers finns det också en Arrow. Dessutom skolar man på MFI. Båda klubbarna hänvisar sina elever till en kommersiell skola som specialiserat sig på teoriundervisning.

Göteborgsklubbarna har många arrangemang, där det finns allt från gruppflygningar till utlandet och flygrallyn i programmet. I höst har Aeroklubben varit medarrangör i ILUG, 50-årsfirandet av Internationella luftfartsutställningen i Göteborg. Dessutom deltar man i en utställning på Svenska mässan tillsammans med luftfartsverket.

Gemensamt för de båda göteborgsklubbarna är att man satsar på god information. Klubbar som går i trycksaksfunderingar kan mycket väl ta kontakt med göteborgarna för tips.

Chalmers har gjort en elegant trycksak i format A 5 för blivande flygskoleelever med hjälp av en annonsbyrå. Aeroklubben har valt att göra en mapp med lösblad för samma ändamål. Mappens baksida är en annons från KSAK.

Årsavgiften är en annan väg till riktig ekonomi hos Aeroklubben: 160 kr per år.

Vi vänder oss till Aeroklubbens ordförande, Bo Bäckman, och frågar om klubbproblem. — Nej då, säger han. Väsentligare är att nämna att vi klubbar har så litet att säga till om i KSAK. Den nuvarande styrelseformen har inte förbättrat klubbarnas inflytande. Det var svårt med inflytandet i den tidigare så jättestora styrelsen också.

Alla KSAK:are får fundera ut något bättre, säger Bo Bäckman.

• AMS hjälper till i Borås

Borås flygklubb är en idyll. Men en livlig klubb med ett 80-tal aktiva medlemmar. Man förfogar över tre flygplan, en Cub, en MFI och en Cherokee.

Ett torp har byggts om och ut till klubbhus. Man delar lokalerna med en flygskola. Dessutom har man en egen ”hus-tomt”, Sven Kindberg, som pysslar med klubbhus, flygplan, hangarer och de 80



Två bilder från Chalmers flygklubb. På vänstra bilden har Gunbritt Carlson just fått en lektion av Ronnie Sandström i en MFI. På högra bilden ser vi Paul Annerud tillsammans med skolchefen Ragnar Ahlberg, t.h. Det handlar om I-skolning. Flytväst är obligatorisk hos klubbarna på Torslanda.

medlemmarna. Det gör han bra, Borås flygklubb har det mycket prydligt och fint.

Boråsklubben har månadsmöte första måndagen i varje månad. Klubbhuset blir fullt.

Det är billigt att flyga i Borås flygklubb. Nöjer man sig med MFI flyger man för bara 66 kr i timmen. Klubbens Cherokee 235 kostar 108:—. Kan det gå ihop? undrade vi.

— Jodå, förklarade Karl-Erik Holm-åker, det går bra. Vi har små kostnader. Vår klubbvakt Sven Kindberg kostar klubben bara vänlighet, som vi säger, hans lön betalas av AMS.

Lördagar, söndagar och helgdagar har man servering i klubbhuset. Övriga veckodagar får man nöja sig med läskedrycker ur automat eller kaffe ur egen termos.

På andra sidan fältet finns Borås segelflygklubb, som man har visst samarbete med när det gäller segelflygbogseringen.

Bekymmer i klubben? Mja, säger man,

det är inte så farligt om vi bortser från att vi har inflygningshinder. Det finns en lada som ger flygskolningen lite problem. På sikt finns ett annat problem. Man kommer inte att få stanna i idyllen Viared, som ligger bara 6 km från sta'n. Kommunen arbetar med ett nytt flygfältsprojekt vid sjön Säven i Rongedala mot Ulricehamnsområdet.

— När blir det fältet klart då?

— Vet inte. Nu finns det inga pengar i kommunen.

Vi vänder oss till Jan Gunnarsson och Claes-Göran Blomqvist och frågar om skolningen.

— Stort intresse här i bygden. Vi har 25 elever på gång. Vi driver skolningen i samarbete med Bromma flygskola.

Vi undrar hur tidningarna behandlar allmänflyget.

— Jodå, man skriver om oss då och då. Men visst måste vi engagera oss för att få publicitet, t.ex. inför flygdagar.

• Fint i Jönköping

Jönköpings flygklubb har en fin och

rymlig hangar med klubblokaler och verkstad för segelflygsektionen. Bygget är finansierat med egna slantar och ett ränte- och amorteringsfritt lån på hela 165.000 kr. Motorflygsektionen har två Cherokee, 140 och 180, som man hyr ut för 90:— och 105 kr. Betalar man en "abonnemangsavgift" på 150 kr hyr man för 75 — respektive 90 kr. Abonnemanget är alltså en slags grundavgift för 10 flygtimmar. Bra idé.

Man har andra idéer också. Den stora hangaren vill man varmbona, så att man kan reparera flygplan där. Egen mekaniker vill man också ha, denne ska även kunna åta sig arbeten för andra klubbar och flygplanägare i regionen.

— Det går faktiskt åt många flygtimmar bara på flygresor till Skövde, där vi nu serverar våra plan, säger Sune Hult, ordföranden.

Verksamheten i klubben är livlig. Ett femtontal håller på med sina cert. I vinter har man egen teorikurs.

Klubbarna arbetar väl.

Stig Yngve



Sune Hult, Jönköpings flygklubbs motorflygordförande, vid en gästande dansk MFI utanför klubbhangaren. Klubben har planer på egen teknisk service.



Borås flygklubbs Sven Kindberg, t.v. och ordföranden Karl-Erik Holmåker flankerar Berit Rinter, värdinna för klubbserveringen lördagar, söndagar och helger.



Lennart Berns berättar här om det för svenska förhållanden så högtressanta amfibieplanet Lake Buccaneer. "Lejken" tolererar acceleration i cirklar när man ska starta från en liten sjö.

Så är det att flyga B-4

Av Dieter Schmidt

LAKEBUCCANEER

Finske privatflygaren Pertti Kuortti reste över till Amerika i akt och mening att skaffa sig ett flygplan, lämpat för finska förhållanden med möjlighet att kunna landa på såväl konventionella landningsbanor som på sjöar. Han fick upp ögonen för Lake, som han provade ingående och fann motsvara sina förväntningar. Han erbjöd sig med positivt resultat att få saluföra Lake i Europa. Lake är ett högvingat monoplan med motorn placerad i en pod över vingen. Motorn är en 200 hkr Lycoming motor med luftkyllning och med ställbar propeller. Flygplanet är firsitsigt och har ett väl tilltaget bagageutrymme.

Efter att ha skalat bort den finske försäljarens argument att det här är den bästa lösningen på ett amfibieflygplan som någonsin har presenterats, kvarstår ändå faktum att Lake Buccaneer överträffar det mesta i den här vägen.

Låt oss för skojs skull bara göra en jämförelse mellan Cessna 206 med amfibieflottörer och Lake Buccaneer. Cessnan tar inte mer än tre personer och har i amfibieutförandet en marschhastighet som vida understiger Lakes marschhastighet. Priset varierar lika mycket. En Lake Buccaneer kostar i standardutförande och med full instrumentering cirka 260.000 svenska kronor, medan en Cessna 206 med flottörer kostar ungefär 25 procent mera. Lake Buccaneer verkar vara en idealisk lösning för ett rationellt utnyttjande av ett flygplan under svenska förhållanden. Låt mig bara nämna en detalj. Ska man starta med ett amfibieflottörutrustat flygplan fordras en relativt lång startsträcka.

Buccaneer som är en korsning mellan ett flygplan och en båt tolererar under taxning på vatten ganska stora hastigheter. Detta medför att man vid start från en trång sjö kan accelerera upp farten på Buccaneer genom att cirkla runt! När man fått upp tillräcklig fart är det bara att lämna. Detta är en omöjlighet med ett pontonutrustat flygplan som snabbt skulle kränga över. En annan fördel med Lake är att den tillåter brant planévinkel före landning. Man kan till och med ställa flygplanet inför landning. Den bibehåller sin attityd och sättningsfarten blir inte högre än cirka 73 km/t.

En okonventionell detalj på Lake Buccaneer är gasreglaget och propellerreglaget unika placering i taket i kabinen. För oss allmänflygare som flugit "konventionella" flygplan förefaller denna placering lite konstifik. Men man vänjer sig säkert. Samma funderingar vad gäller reglagens udda placering hade man ju på sin tid beträffande MFI 9. Jag hade själv tillfälle att provflyga Lake Buccaneer i Paris, landade och taxade på Seine, men vande mig snabbt. Som tidigare nämnts har Lake Buccaneer visats stor uppmärksamhet på Le Bourget — uppmärksamhet som bara bekräftats av att den västtyska televisionen har bett att få göra ett halvtimmes reportage om just det här flygplanet. Jag törs spå att flygplanet representerar framtidens melodi. Flygrevyn skall återkomma med en fyllig provflygningsrapport.

Lennart Berns

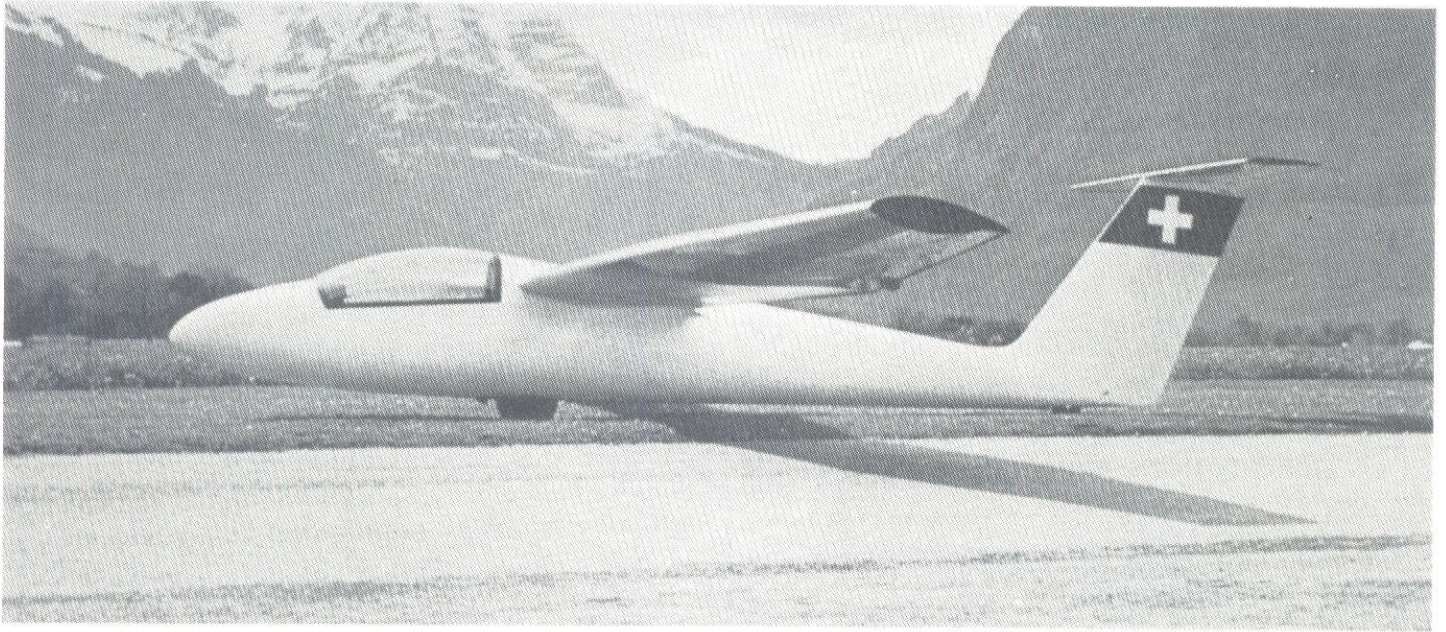
För provflygning stod det första serieplanet till mitt förfogande. Det hade fortfarande fast landställ och inte riktigt den fina finish som de serieplan som var på väg ut ur monteringshallen. Planet stod förankrat på en äng intill den korta rullbanan på flygplatsen Triengen. Allt var drypande vått. Vi torkade av planet på mindre än 10 minuter och jag tänkte på att så kunde man inte ha behandlat ett träflygplan.

Två man drog ut planet till startpositionen och jag tog plats i det. Varje pilot hittar lätt sitt rätta sittläge, eftersom ryggstödet har nio lägen i övre kanten och 12 i den nedre, ställbart även under flygning. Tåspetspedalerna tillåter fem olika lägen.

En Pilatus Porter bogserade upp mig till 3500 meters höjd. Redan då man rullar iväg i starten är skev- och sidoroderverkan tillräcklig och läget under släp är mycket stabilt. Omedelbart efter urkopplingen började jag med mitt program, som också skulle innehålla begränsad avancerad flygning. Tyvärr var variometern inte kompenserad och även i övrigt var instrumenteringen på detta plan tämligen enkel. Det finns emellertid tillräckligt med utrymme för en mera anspråksfull utrustning men det fattas en avskärmning på instrumentbrädan mot spegeleffekt från huven.

I hela hastighetsområdet låter sig spaktrycket lätt trimmas bort medelst fjädertrimmen på höger sida. Med släppta roder fick jag en stabiliserad hastighet av 85 km/t. Sikten är utmärkt åt alla håll i den stora huven, som för övrigt är lite färgtonad. Jag skulle emellertid vilja rekommendera huv utan färgning, eftersom färgningen ger sämre sikt sent på kvällen.

I ett tidigare nummer av Flygrevyn kunde vi med Dieter Schmidts hjälp presentera Pilatus B-4. Här kommer andra delen av hans testflyggrupp, publicerad i Flug-Revue och översatt av Bengt Micrander.



Ventileringen är reglerbar i trafikplanstil och medger också att man kan rikta inblåsningen mot särskild del av huven. Stabiliteten kring alla tre axlarna är likformig, vilket också kan sägas om de roderkrafter som behövs vid olika hastigheter. Höjdrodret är inte alltför känsligt. Skevrodret och i synnerhet sidorodret kunde vara litet effektivare. Så kan man t.ex. bara göra en vingglidning mycket flackt och inte särskilt verksam. På det hela taget får man säga, att roderen är harmoniskt avstämda. De motsvarar väl de krav man kan ställa på ett flygplan med så stort användningsområde som B-4: utbildning av nybörjare, fortsatt flygträning, prestationssegelflygning och avancerad flygning.

Minsta fart ligger vid 60 km/t, men redan vid 65 km/t reagerar planet med en markerad vibration i stjärtstyrverket och genom att rodertrycket går ner. Planet låter sig flygas i långsamt överstegrat tillstånd utan att det försöker bryta ut åt sidan. Tillräcklig roderverkan bibehålls och då man släpper efter på spaken till neutralläge flyger planet åter lugnt rakt fram.

Man kunde således vänta sig att planet i spinavseende skulle vara snällt och B-4 går också bara mycket motvilligt in i en medelbrant spin, som kan stoppas efter 1/3 varv då man ger fulla utgångsroder. Det lyckades mig inte att få en spin med mer än ett varv utan att jag ansatte fullt sidroder. Gynnsammare egenskaper kan man knappast tänka sig för nybörjare. Däremot ökar fartljudet mycket märkbart vid fartökning. Detta torde ha orsakats av det första serieexemplarets nitade slits vid vinganslutningen och även av det icke indragbara hjulet. Man bekräftade att bruset är mycket mindre med indraget hjul och med den nya slitsinklädnaden.

Vid hög fart upp till 240 km/t ligger

planet påfallande stabilt i luften. Påfallande är härvid den styva vingen. Sedan jag tagit ner farten till 200 km/t gjorde jag en hjulning som lyckades bra med skevningshjälp. Här skulle man önska sig lite bättre sidroder effekt.

En looping är bansligt enkel men låter sig göras lite rundare om man i stället för de rekommenderade 180 km/t som ingångsfart ökar denna till 200 km/t. Då man har en g-mätare obligatoriskt inbyggd i planet bör man under övning i avancerad flygning ge akt på denna så att inte de tillåtna +2 och -1 överskrids.

Man kan flyga alla figurer mycket mjukt och i kontinuerlig följd (utom störtspiral: +3 g) utan några som helst svårigheter och utan att g-mätarens visare går över tillåtna värden. Även för en Immelmansväng är 200 km/t gynnsammare, ty annars måste man på den högsta punkten hämta fart alltför länge för att få roderverkan. Av samma anledning bör man ha 175 km/t vid ingång för roll i stället för angivna 160. Stjärtglidning — såväl normal som omvänd — låter sig flygas i rätt riktning, och på grund av den låga vingbelastningen sker omslaget ganska lugnt.

Slutligen kan sägas att B-4 är underbar i ryggläggning och lätt att styra. Ett varv i ryggläge låter sig flygas förvånansvärt stabilt. Gynnsammaste hastighet ligger här vid 140 km/t. Vid rakflygning i ryggläge tryckte jag flygplanet långsamt uppåt mot vinkningsfarten, varvid det flög mycket stabilt, tills det vid 70 km/t sjönk igenom. Planet hämtar fart vid minsta drag i spaken. På det hela taget är flygplanet godmodigt i avancerad flygning, men inte precis hyperkänsligt, vilket passar detta all-roundplan alldeles utmärkt.

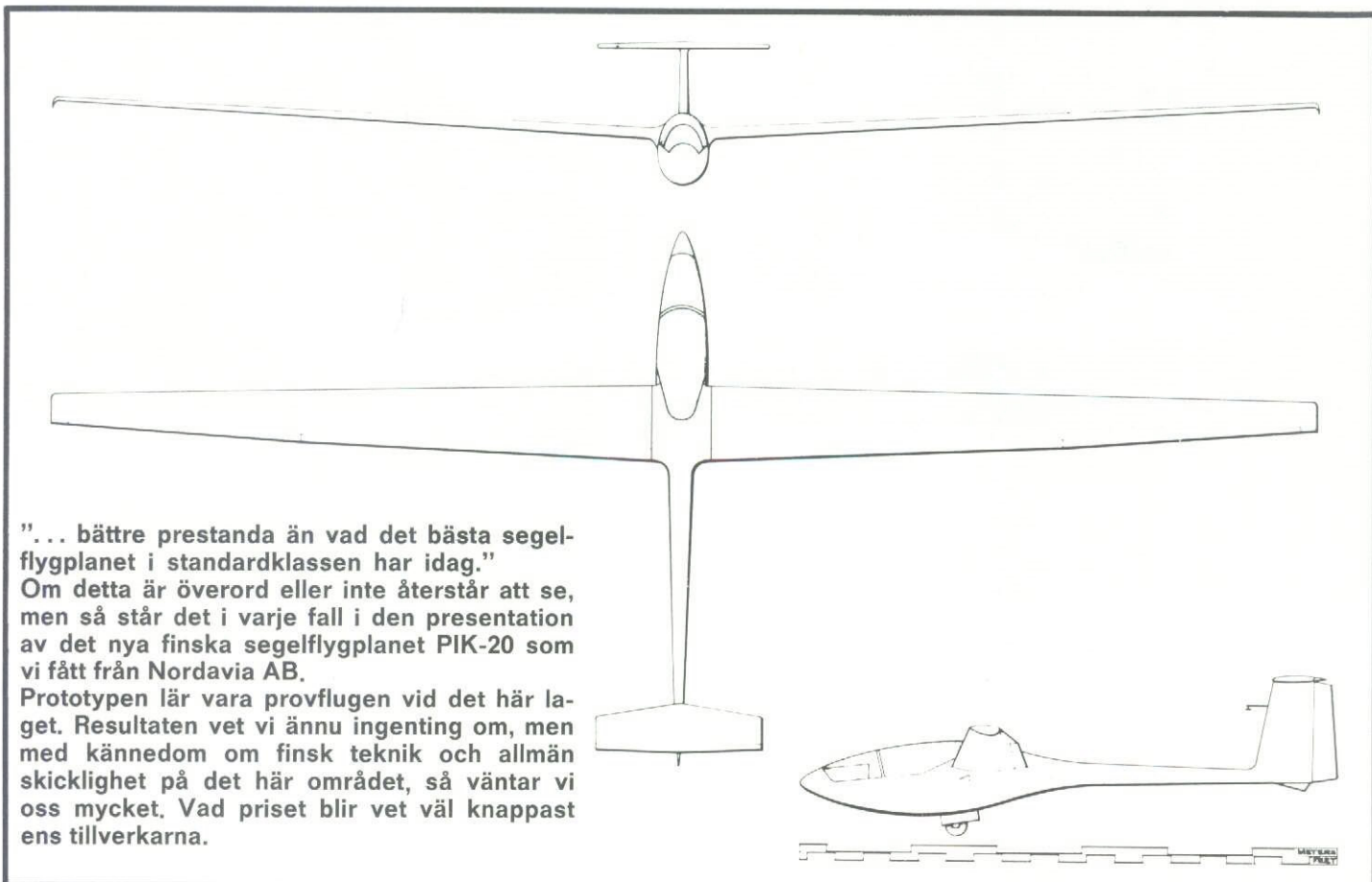
För att om möjligt få känna på B-4 i termik flög jag på mitt höjdoverskott

direkt till sydvästväggen av Federspitz. Jag måste gå tätt intill bergväggen och fick en ryckig liten blåsa på 0,20 m/s där jag kunde hänga mig kvar i 20 minuter. Därvid visade sig planet vändbart nog att följa bergväggens konturer. Tyvärr kan man i en sådan situation inte utnyttja den gynnsammaste hastigheten vid kurvningen för att få minsta möjliga sjunkhastighet. Turbulensen intill det branta haget fordrar av säkerhetsskäl överskottsfart. Över slät terräng kan man flyga mycket snäva svängar med det stabilt kurvande planet. En lutning av 30 grader fordrar 70—80 km/t och vid 45 graders lutning kan man i lugn luft flyga med 80—85 km/t. Det är goda värden för små kurvradier.

Vingbelastningen vid mina flygningar uppgick till ungefär 22 kg/m². Rollhastigheten vid 1,4 ggr minihastighet (= knappt 90 km/t) uppgick till i genomsnitt 3,3 sekunder. Mitt stoppur visade vid 100 km/t 3,0 sekunder, vilket motsvarar det av fabriken uppgivna värdet. Vid inflygningen för landing höll jag 90 km/t och använde luftbromsarna, som är lätta att handha i hela området. Då man drar full broms får man en sjunkhastighet av 7 m/s och vid 100 km/t 9 m/s. Det är respektabla värden, som gör landningar möjliga på mycket små fält. Själva landningen är helt problemfri. För att vara ett standardflygplan har B-4 ett ovanligt stort hjul med inre bromsbackar (typ Tost). Bromsarna låter sig påverkas känsligt medels en Bowden-kabel, oberoende av luftbromsarnas ställning men kan även dragas kraftigt. Utmärkta landningsegenskaper således. Monteringen av planet kan göras av tre man på cirka 10 minuter.

I januari 1973 hade fabriken 137 plan i order. Priset ligger (eller låg då) vid 25.000 Schweizerfrancs med 800 SFr för indragbart ställ.

Nu kommer PIK-20!



"... bättre prestanda än vad det bästa segelflygplanet i standardklassen har idag."

Om detta är överord eller inte återstår att se, men så står det i varje fall i den presentation av det nya finska segelflygplanet PIK-20 som vi fått från Nordavia AB.

Prototypen lär vara provflugen vid det här laget. Resultaten vet vi ännu ingenting om, men med kännedom om finsk teknik och allmän skicklighet på det här området, så väntar vi oss mycket. Vad priset blir vet väl knappast ens tillverkarna.

PIK-20 är ett prestationssegelflygplan i standardklassen byggt helt i glasfiberarmerad plast och konstruerad enligt de nya OSTIV-bestämmelserna, som tillåter vattenballast från och med 1972 och flaps från och med 1974. Med dessa två förbättringar kommer PIK-20 att ha bättre prestanda än vad det bästa segelflygplanet i standardklassen har i dag. Konstruerandet av prototypen startade i början av 1972 på flygforskningslaboratoriet i Helsingfors tekniska högskola. Prototypens första flygning är planerad att ske sommaren 1973. Formarna, som redan tillverkats på laboratoriet, möjlig-

gör en snabb start av serieproduktionen troligen inom ett år efter premiärflygningen.

PIK-20 är klassificerad som användningskategori U enligt OSTIVs luftvärdighetskrav för segelflygplan och som tillåter molnflygning och enklare avancerad flygning. Positiv och negativ lastfaktor är +7,1 och -5,1. Maximal flyghastighet i turbulent luft är 240 km/h. Andra färger utöver vitt är möjliga på grund av den speciella värmetåliga epoxiplast som använts i konstruktionen.

Kroppen är byggd av ett enkelskal glas-

fiberarmerad epoxiplast. Övriga delar är av sandwichkonstruktion och består av två glasfiberarmerade epoxiplastskikt med ett PVC-skumplastlager däremellan. Flapsen fungerar också som dykbromsar då de är helt nedfällda i 90° vinkel. Höjdstyrverket är en konventionell stabilisator-höjdroderkombination. Landningshjulet är indragbart. Huven består av en fast främre del och en avtagbar bakre del. Intaget för friskluft har placerats på kroppen under vingarna. Pitotrör, venturisystem för totalenergi kompensering och VHF-antenn är placerade i fenan.

Data:

Mått

Spännvidd	15,0 m
Vingarea	10,0 m ²
Sidoförhållande	22,5
Kroppens längd	6,65 m
Kroppens max.höjd	0,86 m
Kroppens max.bredd	0,60 m
Sidorodrets höjd	1,25 m
V-form	3,0°
Vingprofil	Wortman FX 67-K-170/150
Stjärtprofil	Wortman FX 71-L-150/ 30 och 20

Vikter och belastningar

Tomvikt	215 kg
Max.flygvikt	380 kg
Max.vattenballast	80 kg
Vingbelastning utan vattenballast	30 kp/m ²
Vingbelastning med vattenballast	38 kp/m ²
Max.tillåten lastfaktor vid manöverhastighet	185 km/h +5,3— -2,65
vid max.hastighet i turbulent luft	240 km/h +7,1— -5,1
vid max.hastighet i lugn luft	270 km/h +4,5— -2,5

Prestanda

Bästa glidtal vid 97 km/h	39,5
Minsta sjunk vid 72 km/h med en vingbelastning 30 kp/m ²	0,58 m/s
Flyghastighet vid en sjunkhastighet på 2 m/s	174 km/h
Stallhastighet	60 km/h
Max.bogserhastighet	185 km/h
Max.vinschhastighet	130 km/h
Manöverhastighet	185 km/h
Max.flyghastighet i turbulent luft	240 km/h
i lugn luft	270 km/h

Årets RST — bästa någonsin?

Det är visserligen långt kvar innan årets Rikssegelflygtävling är färdigflugen, men redan vid månadsskiftet juli/augusti pekade allt på att det blir en av de bästa hittills. I vissa fall kan man direkt säga att den slår alla tidigare.

Så säger överste tävlingsledaren Bengt Tegnhed som när detta skrivs hunnit granska 1200 resultat och över 200 kontrollfilmer. I fjol kom det in totalt 800 resultat och 130 filmer. Under hela 1968, som är det hittills bästa året, vad antal resultat beträffar kom det in 1230 noteringar. Den siffran kommer alla gånger att överträffas, eftersom det traditionellt brukar välla in resultat just under augusti.

Antalet hittills noterade deltagare är 270, vilket är något mindre än 1968 men betydligt fler än i fjol, då totalsiffran var 206. Framförallt är det i klass 2 som fått ett kraftigt ökat deltagande, vilket åtminstone delvis torde vara en följd av den ändrade klassgränsen.

Resultaten är också förstklassiga. Hittills har rapporterats inte mindre än åtta 50-miltriangler. I fjol var det bara två sådana. Ökningen beror huvudsakligen på den 50-miltriangel som flögs i SM. Det

• Tävlingsledaren och kontrollanten i RST, Bengt Tegnhed, i kontrolltagen. Massor av kontrollfotos skall penetreras, banor kollas osv. RST kräver åtskilliga mandagar att administrera, men det är tävlingen kanske värd. Är det förresten någon som kommer ihåg när RST startade? För snart 30 år sedan!

kan i det sammanhanget nämnas att de sex SM-triangelresultaten dock inte står sig mot 2-klassarens Lars-Erik Wikström, Örebro, som i en Ka 6cr kapat åt sig en högre poängsiffra på en 466 km distans.

I hastighetsmomentet händer en hel del kul saker. Där leder — när detta skrivs — Åke Pettersson med 207,3 poäng före Bengt Göök som har 201,2 och Göran Ax som har 196,8. Sen kommer Göran Andersson med 194,6 och Gunnar Karlsson med 190,9. Idel ädel segelflygadel i toppen alltså. I fjol vann Göran Ax på 198,6 poäng. Det kan också påpekas att i fjol räckte 150 poäng till en 11:e plats i hastighetsmomentet. Just nu räcker 150 poäng bara till en 26:e plats. Och det kan bli än värre!

Lagsegern ser just nu ut att gå till Örebro, men det är flera än örebroarna som är ute efter den, så det är väl bäst att Cartright Brothers och de andra väntar med att ropa hej ännu ett tag.

Systemet med standardbanor har fungerat fint, säger Bengt Tegnhed. Det har gjort jobbet lättare för både tävlingsledaren och kanske också klubbkontrollanterna.

Efter allt granskandet under sommaren har Bengt börjat kunna en hel del av banorna utantill och känner också igen en del av brytpunkterna direkt på filmerna. Någon jämmar eller veklagan från klubbarna har heller inte hörts av. Alla tycks vara nöjda med arrangemanget.

yen

● LYCKAD KURS FÖR INSTRUMENTFLYGARE I KARLSTAD

Segelflygklubben i Karlstad arrangerade under tiden 16 till 26 juni en instrumentflygkurs i Sunne med Ingvar Mathiasson, Malmö Flk, som lärare samt eleverna Curt Granrud, Bertil Hasslid, Glenn Lövgren samt Andreas Zambach. Kursen omfattade teori med skriftliga prov samt tio timmar instrumentflygning.

Efter att varje elev erhållit sju timmars instrumentflygning i baksits med avskärning i den stekheta Bergfalken SETEP gick vi och väntade på att några molngubbar skulle dyka upp över den vackra Sunneomgivningen.

Som på beställning tornade cumulusen upp sig de två sista dagarna och vi fick våra tre timmar i moln vardera som en värdig avslutning.

Vi som deltog vill på detta sätt tacka

vår flyglärare Ingvar Mathiasson med familj samt Sunne Flygklubb för en trevlig kurs varvad med flygning, bad och teori. Uppflygningsdagen blev den 30 juni med flyglärare Ragnar Rudholm som kontrollant.

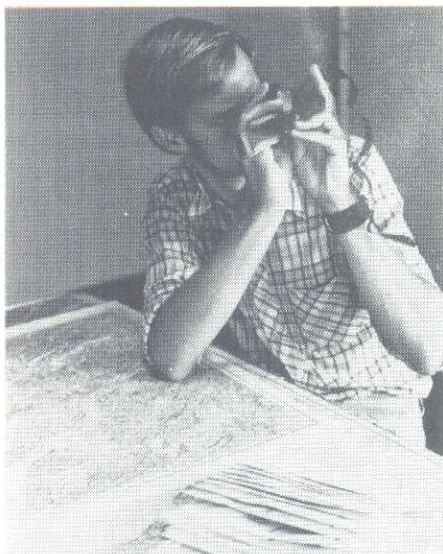
Sammanfattning: Fyra elever under den relativt korta tidsperioden var idealiskt. Varje flygning omfattade ca 1,5 tim med hjälp av Ingvars rutin på att leta rätt på blåsorna. Bogsertiderna kunde hållas nere till ett minimum.

Total bogsertid pr elev blev 122 min. inkl. uppflygning.

Om man frånräknar all övrig flygning, som vi inte kunde låta bli, samt kost. logi och resor så stannade kostnaden pr elev vid c:a 650 kr.

Hälsningar från "Sola i Kallsta"

Bertil Hasslid





"ASK 13" ett alternativ till "Bergfalke"?

När det kommer en ny flygplantyp, så ska den naturligtvis prövas. "ASK 13", en tvåsitsare i Ka-serien från Alexander Schleicher, kom med ett gäng tyska segelflygare på besök till Eskilstuna FK, som verkligen börjar bli internationellt känd. Tyskarna hade också en Ka 6er med sig. Åtta piloter med en lärare, Wilhelm Schütz, plus fruvar och fästmör, barn, tält och annan utrustning kom till Årets stad och stannade i nära tre veckor med hela den stora park som Eskilstunaklubben numera kan ställa upp och flög. Även andra flög. Och mest "ASK 13".

"ASK 13" har tidigare beskrivits i Flygrevyn och är ju inte helt ny. Men den går som skolflygplan i samtliga grannländer. Och visst är den ett alternativ till "Bergfalke".

Eftersom jag inte är lärare kan jag inte bedöma "ASK 13" som skolflygplan. Men de lärare som flugit den är positiva. Och den har onekligen en hel del

sympatiska drag som arbetshästen inom svenskt segelflyg, dvs "Bergfalke", faktiskt saknar.

"ASK 13" är onekligen vackrare än "Bergfalke", om nu det ska ha någon betydelse. Men kanske det är attraktivare att lära sig flyga i ett vackert plan. Så det kunde kanske påverka rekryteringen.

Vad som är viktigare är att "ASK 13" erbjuder en betydligt angenämare arbetsplats för läraren, som sitter tämligen bekvämt, och det gör eleven också i framsits. Sikten under den väldiga glasluven är åtskilligt bättre än i "Bergfalke".

"ASK 13" är åtskilligt lättare — mindre kraftödande — att flyga. Den är lättare på rodren och flygegenskaperna — både med en och två man — påminner mycket om K 8 och Ka 6, vilket naturligtvis kan vara av betydelse vid övergång från skolflygplanet till ensitsare.

Planet är också lätthanterligt på mark-

"ASK 13" hos klubben i Eskilstuna med en del av de tyska segelflygarna samlade kring den tvåsitsiga skönheten.

en, förmodligen tack vare en fördelaktigare viktfordelning än vad Bergfalke har.

Landningsegenskaperna förefaller mig idealiska för ett skolflygplan. Bromsarna är enormt effektiva och någon utrullning blir det knappast tal om efter sättningen. Planet bugar sig mjukt framåt omedelbart efter sättningen och bromsar sig självt så effektivt att det stannar efter några få meter. Vid demonstrationerna gick Wilhelm Schütz in över fältgränsen på 150 meters höjd, drog broms och höll en fart på uppskattningsvis 140—150 km/t. Planet sjönk närmast som en sten. Vid en mjuk upptagning på sättningshöjd gick farten omedelbart ned och planet satte sig efter uppskattningsvis knappt 100 meter in på fältet och stannade 4—5 meter efter sättning. Landning på små fält bör verkligen inte vara några problem med "ASK 13".

Jag gjorde ungefär samma erfarenheter när jag flög den, även om jag som ny

på typen använde större marginaler än Wilhelm Schütz.

"ASK 13" har alltså många goda egenskaper. Om planet är ett bra skolflygplan vågar jag dock som sagt inte uttala mig om. Jag kan bara hänvisa till vad flera lärare sagt — och de är positiva — och att typen numera lär användas mer eller mindre genomgående i Norge, Danmark och Finland.

Spännvidden är 16 meter, längden 8,18 m. Tomvikt 290 kg. Tillsatsvikt 190 kg och max flygvikt 480 kg. Vingbelastningen som tvåsitsare är 26,8 kg/m² och som ensitsare 21,7 kg/m². Vikningshastigheten ligger vid 56 km/t som ensitsare och vid 61 km/t som tvåsitsare. Max tillåten flyghastighet 200 km/t. Minsta sjunkhastighet är 0,7 resp. 0,8 m/s vid 62 resp. 70 km/t. Glidtalet anges till 27. Och priset? I Tyskland lär en "ASK 13" idag kosta mellan 22.000 och 24.000 D-Mark beroende på utrustning. Det är ganska mycket pengar med nuvarande kurs — mellan 40.000 och 45.000 kr. Vartill kommer de vanliga pålagorna, tull, moms, frakt ...

yen



Så här sitter man i "ASK 13". I baksits den tyske läraren Wilhelm Schütz och i framsits Wilhelm Wild Jr.

Den stora välformade huvan ger inte bara god sikt utan skapar också en elegant finish åt planet. Den är lätt att stänga och öppna och torde dessutom ge bättre "avstigningsmöjligheter" om så behövs än Bergfalke's huv.

Som jämförelse en bild av Bergfalke som har trängre baksits för läraren än "ASK 13".

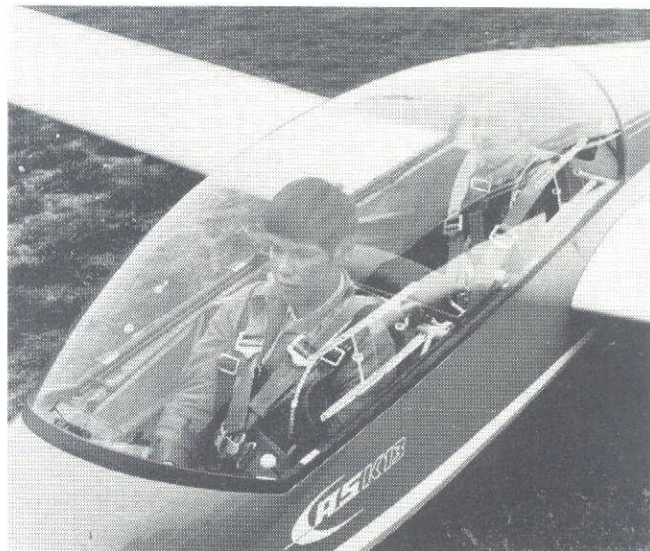


Foto: Yngve Norrvi

Bromsarna på "ASK 13" är mycket effektiva. Här går planet in för landning på Eskilstuna-fältet.



DM.

Årets DM har genomförts under varierande väderleksförhållanden och även varierande deltagarantal. I stort sett har det varit bra tävlingar. Här resultaten.

Östsvenska mästerskapen

arrangerades på Vängsö av Östra Sörmlands Flygklubb 24—30 juni. I Standard/Öppna klassen vann Gert Martinsson, ÖSFK, i Std Libelle, och i Sportklassen tog Lars "Lattsjo" Johansson en ganska stor seger i en SF-26.

Standard/Öppna

	Poäng
1. Gert Martinsson, Östra Sörmlands FK, Std Libelle	4687
2. Claes Dahlström, Västerås FK, Phoebus B	4605
3. Per-Olov Olsson, Eskilstuna FK, Std Cirrus	3620
4. Kent Rignell, Stockholms SFK, Std Libelle	3134
5. Thomas Thorén, Västerås FK, Phoebus C	2705
6. Alfred v Sterneck, Stockholms SFK	2485

Sportklassen

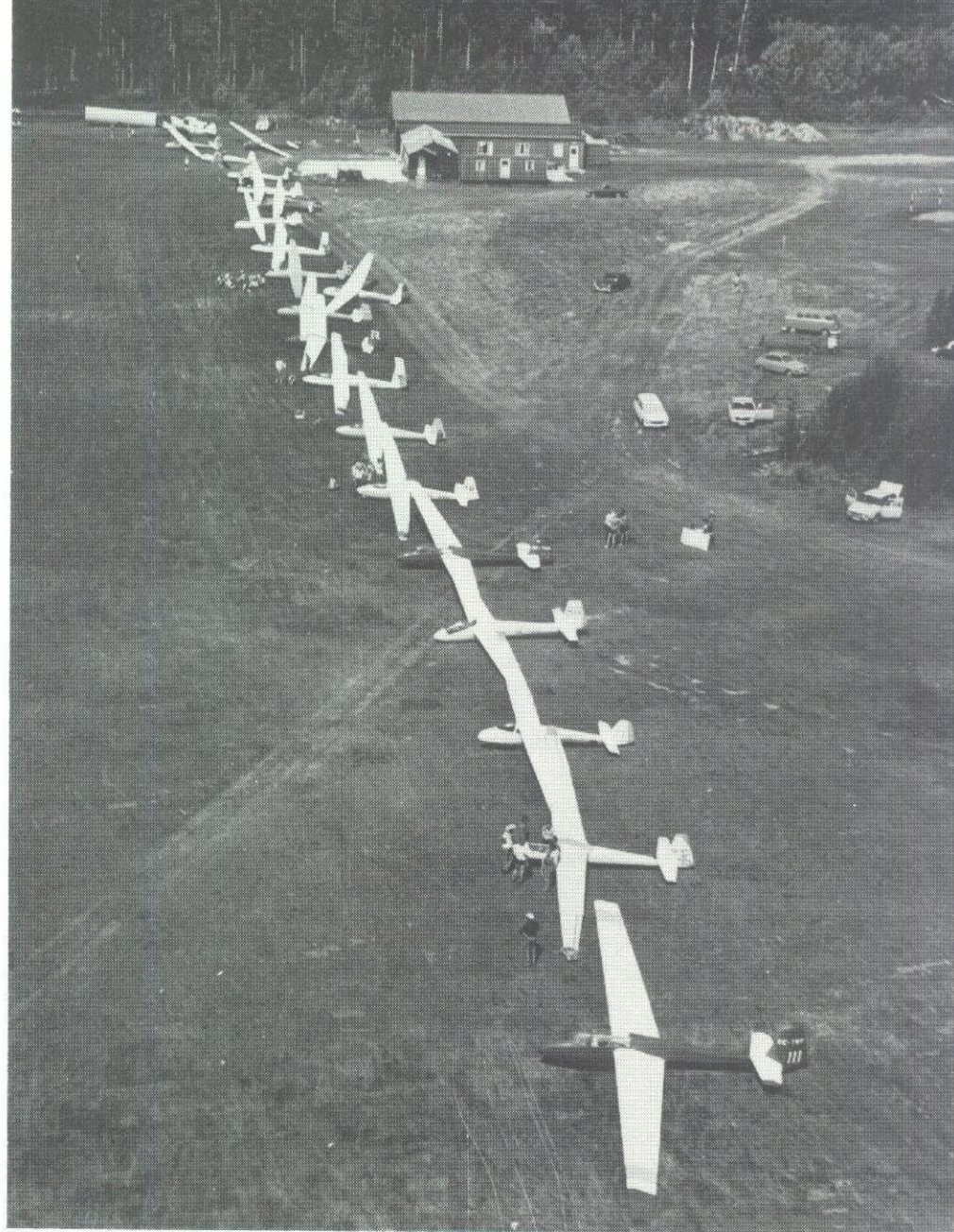
1. Lars Johansson, Nyköpings FK, SF-26	4539
2. Jan-Erik Backgård, Katrineholms FK, K 8 B	4092
3. Rolf Stenberg, Katrineholms FK, Ka6 cr	3628
4. Rune Astrén, Östra Sörmlands FK, Pirat	2930
5. Roger Knip, Östra Sörmlands FK, Pirat	2422
6. Lars Thernsjö, Nyköpings FK, L-Spatz 55	2203
7. Knut Scherman, Stockholms SFK, K 8 B	1774

Mellansvenska mästerskapen

gick på F 13 1—7 juli med Norrköpings Segelflygklubb som arrangör. Jan-Åke Peterson, Örebro, tog en överlägsen seger i Standard/Öppna, medan Håkan Larsson, Norrköping, vann den miniatyr till tävling som det blev i Sportklassen med bara tre deltagare.

Standard/Öppna

	Poäng
1. Jan-Åke Peterson, Örebro FK, Std Cirrus	5734
2. Kjell-Åke Gustafsson, Karlskoga SFK, ASW-15	3985
3. Manfred Schubert, Norrköpings SFK, SF-27 A	3790
4. Lars Jansson, Karlskoga SFK, Zugvogel 3 B	3604



Distriktstävlingarna har i hög grad bidragit till att bredda tävlingstoppen inom svenskt segelflyg. Antalet deltagare ökar för varje år. Som extra resultat får vi dessutom på sikt en allt större och en allt kunnigare och erfarnare funktionärsstab. Den här bilden får representera årets samtliga DM. Den är från Nordsvenska Mästerskapen i Borlänge-Rommeled. Snygg bild. Tagen av Harald Millgård.

5. Hans-Gunnar Larsson, Linköpings SFK, Std Libelle	3119
6. Lars Helmersson, Linköpings SFK, Phoebus A	2720
7. Glenn Lövgren, SFK i Karlstad, Diamant 18	2567

Sportklassen

1. Håkan Larsson, Norrköpings SFK, Ka 6cr	3657
2. Alvar Nåbo, Norrköpings SFK, Ka 6cr	3190
3. Arne Bergström, Linköpings SFK, Ka 6cr	1630

Västsvenska Mästerskapen gick den här gången i Skövde 21—27 juli med Skövde Flygklubb som arrangör. Tjugo piloter deltog, sju i Standard/Öppen och 13 i Sportklassen. Rune Djärv, Lidköpings Flygklubb vann en knapp seger i Sport-

klassen (i en SF-26) före Börje Johansson, arrangörsklubben, i en Ka 6cr. I Standard/öppen tog Ingemar Sjöholm, Borås Segelflygklubb, hem en lika knapp seger före Lidköpings Nils-Bertil Johansson.

Standard/Öppen

1. Ingemar Sjöholm, Borås SFK, Phoebus A	3533
2. Nils-Bertil Johansson, Lidköpings FK Std. Cirrus	3459
3. Mats Johansson, Lidköpings FK, Std. Cirrus	3140
4. Roland Hoof, Borås SFK, Std. Libelle	2726
5. Bo Knutsson, Lidköpings FK, SF-27	2501
6. Stig Johansson, Lidköpings FK, Bergfalke 4	2341
7. Lennart Hägnander, Lidköpings FK, Vasama	1658



● Det gäller VM i Australien

Förberedelserna för det svenska deltagandet i Australien-VM i januari pågår för fullt. Piloter och lagledning har haft sammanträde hos Pentti Ljunggren i Klågerup utanför Malmö, där de stora linjerna drogs upp. De tre piloterna blir som tidigare nämnts Göran Ax, Landskrona, titelförsvare i Öppna klassen, Åke Pettersson, Karlstad, och Göran Andersson, Eskilstuna, i Standard. Göran Ax flyger en Nimbus 2 precis som när han vann VM i Jugoslavien 1972. Planet är inhyrt från Tyskland och skeppas från Sverige i slutet av september tillsammans med Göran Anderssons Cirrus (från Eskilstuna FK). Åke Pettersson flyger en i Australien hyrd Cirrus. Tillsammans med de två flygplanen och vagnarna skeppas också den "tunga" utrustningen och sen är det att hoppas att alltsammans finns på plats i Australien när grabbarna kommer dit. Åke Pettersson och hans mannar flyger från Sverige den 22 december och får alltså fira jul på andra sidan jordklotet. Övriga svenskar flyger annandag jul. Hela gänget tar till en början in hos den värd-

klubb, Wimmera Soaring Club, som lovat ta hand om svenskarna den första tiden för aklimatisering. Och det kanske behövs i den australiska sommarhettan, när man kommer från ett slaskigt och kallt Skandinavien.

Lagledare blir alltså Pentti Ljunggren. Som medhjälpare till Göran Ax kommer Gunnar Nordin och Kenneth Sjögren, Landskrona. Åke Pettersson får till hjälp Klas Nyman, Segelflygklubben i Karlstad, och Gunnar Lundström, Västra Gästrikre Flygklubb. Göran Andersson slutligen får som medhjälpare Kjell Kerstensson och Henry Söderstjärna, båda klubbkompisar även om "Sir Henry" mestadels dväljs i Skåne. Tredje man i varje lag blir en australiensare. VM-tävlingarna går i Waikerie i Sydaustralien 13—28 januari med officiell träning 6—12 januari.

Enligt de senaste uppgifterna från arrangörerna i Australien har 26 nationer preliminärt anmält 82 deltagare i VM. De 26 nationerna är (antalet piloter inom parentes):

Bilden är från sammanträdet med piloterna. Från vänster: Lagledaren Pentti Ljunggren, chefsinstruktör Lennart Ståhlfors, Göran Andersson, Eskilstuna, Göran Ax, Landskrona, och Åke Pettersson, Segelflygklubben i Karlstad.

Argentina (4), Australien (4), Belgien (4), Brasilien (3), Danmark (2), Finland (2), Frankrike (4), Guernsey (1), Holland (4), Italien (4), Japan (1), Jugoslavien (2), Kanada (4), Malagasy (2), Mexico (3), Nya Zeeland (4), Norge (2), Polen (4), Schweiz (4), Spanien (1), Storbritannien (4), Sverige (3), Sydafrika (4), USA (4), Västtyskland (4), Österrike (4).

Anmärkningsvärt är att endast ett av östlänterna hittills har anmält sig, nämligen Polen. Näja, man får väl räkna Jugoslavien dit förstas. Men det vore tråkigt om exempelvis inte Sovjet kom med den här gången. Det visade sig emellertid vid senaste VM att flera av östlänterna, däribland Sovjet, anmälde sig mycket sent. Så än kan man ju hoppas. Å den andra sidan har de australiska arrangörerna förklarat att de helst inte ville ha mer än 80 tävlande, så ska flera in i gänget bör de skynda sig på, även om det ännu är drygt fyra månader kvar innan VM börjar på andra sidan jordklotet.

Sportklassen

1. Rune Djärv, Lidköpings FK, SF-26	2814	7. Kjell-Ola Andersson, Borås SFK, L-Spatz	1506	13. Lars-Erik Blom, Skövde FK, Bergfalke 3	350
2. Börje Johansson, Skövde FK, Ka 6cr	2734	8. Åke Johansson, Falbygdens FK, Bergfalke 2/55	1384		
3. Börje Skoog, Lidköpings FK, SF-26	2576	9. Göte Andersson, Göteborgs SFK, L-Spatz	1180		
4. Rolf Lundberg, Falbygdens FK, Ka 6cr	2194	10. Klas Andersson, Lidköpings FK, Bergfalke 3	1014		
5. Per-Olof Lundström, Lidköpings FK, Bergfalke 3	2079	11. Lars Palm, Skövde FK, K8 B	970		
6. Roland Sjöstrand, Herrljunga FK, Std. Mucha	1768	12. Lennart Andersson, Göteborgs SFK, L-Spatz	881		

Nordsvenska Mästerskapen arrangerades av Borlänge Flygklubb på Rommehed med 16 man i Sportklassen och tre man och en kvinna i Standard/Öppen. Kvinnan, den enda i hela DM-serien, SM och allt det andra, var Lisbeth Wennerström, som inte bara slog pojarna i sin egen klass utan också kammade hem största poängen sammanlagt. Av de sju tävlingarna i Standard/Öppen vann

● Nya rekord

Lisbeth fem, kom 2:a en dag och 3:a en. Bravo Lisbeth!. Träna på och kom med i nästa SM. "Norrlänningarna" hade bästa vädret och fick ihop sju tävlingsdagar. I Sportklassen tog Berndt Johansson, Siljansnäs FK, segern i en Pirat efter att ha blivit etta fyra dagar, 2:a en dag, 4:a en dag och 13:e (!) sista dagen.

Standard/Öppen

- | | |
|--|------|
| 1. Lisbeth Wennerström,
Borlänge FK, Std. Libelle | 6613 |
| 2. Bengt Mattsson,
Östersunds FK, Zugvogel 3B | 5470 |
| 3. Albert Gädde,
Borlänge FK, K8 B | 5099 |
| 4. Lennart Paulsson,
Östersunds FK, Bergfalke 3 | 2067 |

Sportklassen

- | | |
|--|------|
| 1. Berndt Johansson,
Siljansnäs FK, Pirat | 5935 |
| 2. Tom Brantheim,
Östersunds FK, Spatz | 5660 |
| 3. Ulf Jansson,
Gävlebygdens FK, Zugvogel 4 | 5157 |
| 4. Bengt Trygg,
Ovan Siljans FK, Ka 6cr | 5142 |
| 5. Albert Abrahamsson,
Ludvika FK, Ka 6cr | 5097 |
| 6. Sigvard Nilsson,
Örnsköldsviks FK, Spatz | 4903 |
| 7. Per-Åke Eriksson,
Västerdalarnas FK, Ka 6cr | 3987 |
| 8. Lars-Erik Lööf,
Älvsbyns FK, K8 B | 3869 |
| 9. Åke Westerlund,
Sundsvalls FK, K8 B | 3857 |
| 10. Nils Helgesson,
Ovan Siljans FK, Ka 6cr | 3656 |
| 11. Hans Jenegård,
Örnsköldsviks FK, Std. Mucha | 3346 |
| 12. Arne Berglin,
Östersunds FK, Bergfalke 3 | 2829 |
| 13. Stig Ericsson,
SFK Kiruna, Zugvogel 4 | 2534 |
| 14. Lennart Brandt,
Ånge FK, Spatz | 2245 |
| 15. Stanley Kullberg,
Älvsbyns FK, Pirat | 1728 |
| 16. Göran Trogen,
Borlänge FK, Ka 6cr | 437 |

Inte mindre än fem flygningar har hittills anmälts som svenska rekord. De har när detta skrivs ännu inte hunnit godkännas.

I allmän klass ensitsiga segelflygplan flög Göran Ax med en Kestrel 401 på en 100-km-triangel El Mirage-Wrightwood-Littlerock-El Mirage i USA med en genomsnittsfart av 144,42 km/t. Det var den 13 maj och under Görans träning och inflygning på Kestreln före "Vodkarallyt" — som han ju sedermera vann. Knappt ett par veckor senare fortflög också Göran Andersson, Eskilstuna på en 100-km-bana Ekeby-Hyltinge-sjön Aspen-Ekeby med 113,13 km/t. Flygningen gjordes med Phoebus C och är nära 8 km/t bättre än Gunnar Karlssons, Örebro, gällande rekord från den 2 juni 1971 och som lyder på 105,3 km/t. Det sattes med en Std. Cirrus.

Göran Ax' och Förän Anderssons bägge rekordflygningar aktualiserar frågan om en uppdelning av rekorden i två klasser; svenska rekord satta inom Sverige och svenska rekord satta utomlands. Hastigheter på 140—150 km/t på trianglar lär vi knappast kunna räkna med här i Sverige inom överskådlig framtid — av väderskäl. Det bör vara rimligt att både Göran Ax och Göran Andersson får sina två förträffliga prestationer noterade i rekordtabellen. Vad säger sektionstyrelsen?

För tvåsitsarna blev det också ett nytt rekord den 13 maj, tydligen bra väder den dagen. Lars Olsson och Björn Carlsson, Örebro, flög då en 300 km triangel med Bergfalke 3 Örebro-Fagersta-Nyeds kyrka-Örebro med en genomsnittsfart av 54,2 km/t. Därmed gick det premiärrekord i hastighet på 300 km för tvåsitsare all världens väg som Roger Knip/Lennart Jonsson, Vängsö, totade till den 24 juni 1972 och som lydde på 40,24 km/t. Fort gick det alltså inte, men någonstans ska man börja när det gäller tvåsitsare också.

I damklassen härjar Lisbeth Wennerström och har snart hela tabellen för sig själv. Den 24 juni satte hon två nya rekord, bägge med Std. Libelle. Dels gjorde hon en distansflygning med återkomst till startplatsen Rommeled-Dala Järna-Rommeled och noterade 125,6 km. Därmed slog hon sitt eget rekord från i fjol med nära 20 km.

Med Libellen gjorde Lisbeth samma dag också en triangel på 100 km Rommeled-Storsjön-Längen-Rommeled och noterade en genomsnittsfart på 57,4 km/t. Därmed raderade hon också ut sitt eget rekord från den 9 juli 1971, då hon noterade 46,5 km/t på en 100-km-triangel. Samtliga här angivna värden för de ny-anmälda rekorden är förstas preliminära.



Lisbeth Wennerström, den enda kvinnan hittills i alla våra SM- och DM-tävlingar. Eller har jag fel? Lisbeth härjar inte bara i rekordtabeller utan har nu också kvalificerat sig till nästa SM genom att vinna Nordsvenskans Standard/Öppen-klass.

För uttagning av piloter till NM och VM i Standard/Öppna klassen har FSF/Segel gjort upp en ny rankinglista efter senaste SM. Den har följande utseende: 1) Göran Ax 986,6 poäng; 2) Åke Pettersson 883,29; 3) Göran Andersson 847,00; 4) Istvan Wlassics 814,87; 5) Gunnar Karlsson 811,04; 6) Hans Ahlén 759,24; 7) Bengt Gök 744,49; 8) Lars Landström 714,30; 9) Walter Hansson 710,19; 10) Irve Ilesmo 685,05; 11) Jan-Åke Peterson 661,20; 12) Curt-Olle Ottosson 633,73; 13) Jan-Erik Olsson 624,77; 14) Sture Jerstedt 619,59; 15) Magnus Kjellström 605,52.

● NM i Danmark 1974

Nordiska Mästerskapen nästa år har preliminärt bestämts ska arrangeras i Danmark 23—30 maj med 1 och 2 juni som reservdagar. Tävlingsplats blir Arnborg på Jylland. Fyra till sex deltagare beräknas delta från varje nordiskt land.

● Apropå segelflygutbildning på hög nivå på nästa sida, så finns det fler bilder från Ålleberg på sidan 38.

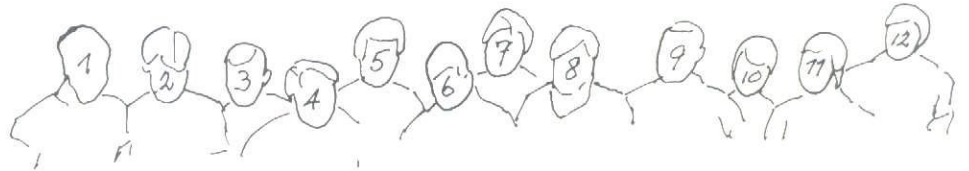
I nästa nummer av Flygrevyn diskuterar vi Yngve Norrvis "vansinniga idé" med rally från norr till söder.

Fler synpunkter är välkomna!

Jodå, Yens idé har fått bara lovord ...



• Segelflyg- utbildning på hög nivå



Den centrala utbildningen av lärare och tekniker har fortgått även under 1973. Som tidigare vid Ällebergsskolan. Denna utbildning garanterar kontinuiteten i grundskolningen och gör att de flesta klubbarna nu har utbildningsfunktionärer i en utsträckning som i stort sett täcker behovet. Vissa klubbar — och det gäller huvudsakligen de mindre — har dock fortfarande brist på lärare. Fram till nu har 379 segelflyglärare utbildats, därav 9 i år. Förra året var 257 av de tidigare utbildade lärarna fortfarande aktiva. En mycket hög siffra. Det bör i det sammanhanget påpekas att KSAK från 1942 och till en bit in på 50-talet dessutom utbildade 411 glid- och segelflyginstruktörer. En kategori som ju inte längre är aktuell.

Beträffande den viktiga kategorin segelflygtekniker (byggledare) kan nämnas att under fjolåret tjänstgjorde 104 sådana i de svenska klubbarna. I år har ytterligare 11 utbildats vid Älleberg. Slutligen fortsätter utbildningen av segelflyginstrumentlärare och tillskottet i år är fem sådana. Det är verkligen utbildning på hög nivå och ett utomordentligt tillskott när det gäller den fortsatta utbildningen. Behovet av instrumentsegelflyglärare är mycket stort, men utbildningen är mycket krävande både för lärare och elever. Dessutom är den kostsam och — visar erfarenheten — endast ett fåtal av de segelflyglärare som nu är i tjänst har möjligheter att genomgå den utbildning som krävs för att få bevis som instrumentsegelflyglärare. Centralorganisationen har heller inte resurser att utbilda mer än högst ett halvdussin per år, eller kanske bara vartannat år. Vi får hoppas att dessa resurser kan ökas på något sätt och att tillräckligt många segelflyglärare dels kvalificerar sig för sådan utbildning, dels får klubbarnas stöd att genomgå den.

Årets byggledare: 1) Kjell Nilsson, telereparatör, Östra Sörmlands Flygklubb, 31 år; 2) Martin Wörlund, elektriker, Segelflygklubben i Kiruna, 20 år; 3) Alrik Andersson, snickare, Lidköpings Flygklubb, 35 år; 4) Rolf Sjöberg, montör, Vindelns Flygklubb, 33 år; 5) Bert Arne Olsson, studerande, Östersunds Flygklubb, 25 år; 6) Rolf Lundberg, KSAK, kursledare; 7) Stig Persson, lokförare, Ånge Flygklubb, 49 år; 8) Lars Erik Wickström, montör, Örebro Flygklubb, 23 år; 9) Jan Johansson, ingenjör, Västerås Flygklubb, 29 år; 10) Ove Nilsson, metallarbetare, Sollefteå Flygklubb, 26 år; 11) Lars Eliasson, studerande, Karlskoga Segelflygklubb, 20 år; Sigvard Lundell, verkställare, Eskilstuna Flygklubb, 33 år.



Årets instrumentsegelflyglärare: Stående från vänster: bogserföraren i kursen Staffan Troedsson, i det "civila" teknisk studerande. Bredvid honom Torleif Hiort, ingenjör vid Älvkarleby kraftverk och lärare i instrumentkursen. Stående längst till höger kursledaren Göran Klevstigh och bredvid honom Lars Göran Andersson, Borås Segelflygklubb, ingenjör. Sittande från vänster: Bo Forsberg, Kalmar Segelflygklubb, löjtnant i Flygvapnet — F 12 Kalmar; Vello Römmel, Borås Segelflygklubb, ingenjör, radio- och TV-expert; Nils-Bertil Johansson, Lidköpings Flygklubb, kalkylator; Anders Blom, Skövde Flygklubb, sotarmästare.

Luton - Eskilstuna vänortsbesök
Engelska Luton och svenska Eskilstuna är vänorter. För kort tid sedan kom en grupp ungdomar från Luton på besök till Årets Stad. Och vad var naturligare än att gruppen också besökte Eskilstuna Flygklubb, snart berömd över hela världen — eller i varje fall en del av den.

Så mycket angelägnare var det kanske eftersom det i närheten av Luton finns ett stort segelflygcentrum, Dunstable. Så ungdomarna bjöds inte bara på te och smörgåsar, bastu och simpöl utan också på segelflygning över det fagra Sörmland. Verkligen ett uppskattat inslag i besöksprogrammet.

Flygrevyn öppnar modellflygavdelning

• När nu Flygrevyn öppnar en särskild modellflygavdelning vill jag börja med lite modellflygshistoria:

I mitten på 30-talet fanns det ett intensivt och utbrett intresse för flygning. Fortfarande var då flygets män någorlunda jämspelade med flygteknologin. Småkillens dröm om ärorik flygarbana var väl inte så realistisk. Men drömmar måste ha näring. Man tröttnade på att slå sig fördärvad i flygapparater hopfogade av lådor, brädor och tvätumsspik, som inte ens höll för flygning från lagårdstaket.

Min "flygarbana" började med den epokgörande upptäckten, att man inte nödvändigtvis själv behöver sitta i det flygplan man flyger. Allers Familjjournal startade i mitten på 30-talet. Allers modellflygklubb. Förstlingsmodellen var en flygande anka, som flög under förutsättning att man inte som jag var oförstående nog att flyga den baklänges. Genom den byggats om tidningen sålde fick tusentals svenska ungdomar för första gången stifta bekantskap med det fantastiska balsaträet. Det möjliggör konstruktion av modellflygplan, som inte var tyngre än att de kunde flyga. Konstruktionsverktygen kunde dåtidens sparsamma hushåll lätt tillhandahålla: knappnålar, avbrutna rakblad och tråd.

Balsalimmet krävde förstas pappas motvilliga investering, men snart lärde man sig att tillverka det själv av gammal celluloid upplöst i aceton. Valet av en anktyp som förstlingsmodell var elegant. Historiens första flygande modellflygplan var av samma typ. Den flögs av en respektabel fransk herre vid namn Pinaud i början av 1800-talet. Givetvis var han vid tillfället iförd skinande cylinderhatt och slängkappa. Denne förste modellflygare insåg att ett flygplan borde flyga med den minsta vingen — stabilisatorn — främst. Senare kopierades idén framgångsrikt av SAAB-SCANIA i "Viggen", dock utan angivande av ursprungskällan.

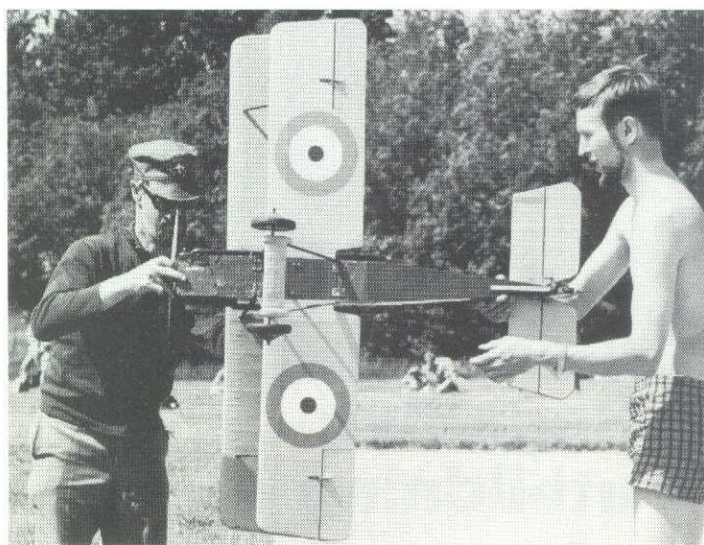
Många av dem som började

modellflygningen som lek och ersättning för flygning "på riktigt" blev också flygare eller yrkesmän i flygindustrin och anknytande verksamhet. Det är förvånansvärt många flygaruvar som — ibland motvilligt, ibland med stolthet — avslöjar att modellflyg inledde deras karriär. Andra som släppte kontakten med flyg återvände till modellflyget när karriären, familjebildningen och barnuppföstran fått sitt. Det är kanske den kategorin som bäst för modellflyget vidare genom indoktrinering av de egna barnen. Hursomhelst, de ränder, som en ung modellflygare får är svåra att tvätta bort. Han återkommer förr eller senare till flyg i en eller annan form.

• ENORM TÄVLINGSLUSTA

Modellflygningen har för länge sedan upphört att vara surrogat för något annat. Den är i högsta grad en etablerad flygsportgren, centralt organiserad i Sveriges Modellflygförbund (SMFF) och fast anknuten till nationell och internationell tävlingsverksamhet via Flygsportförbundet och KSAK. Antalet registrerade modellflygare i landet är drygt 4.000 fördelade på 122 klubbar. Uppskattningsvis ytterligare 2.000 flyger organiserat i "busken". Mer än 6.000 personer ägnar sig åt modellflygsport.

Tävlingsverksamheten är för flygsportförhållanden enorm. Detta år hålls drygt 60 modellflygtävlingar inom landet, varav radioflyget svarar för hälften. Internationellt har vi sex landslag för deltagande i lika många världsmästerskap. Det sista antyder att modellflygning trivs i många former. Fyra huvudavdelningar finns: raketflyg, friflygande, linkontrollerade och radiokontrollerade modeller. Varje sådan modellflyggren består i sin tur av olika underavdelningar. I friflyg exempelvis segel-, gummimotor- och förbränningsmotor-drivna modeller. I linflyg speed-, combat- och stuntmodeller. I radioflyg stunt-, pylonracing-, skala- och segelmodeller. Dessutom kan underav-



Tore Loodin, Flygrevyns nye modellflygredaktör, är fascinerad av modellflyg. På den här bilden försöker han få liv i motorn på sin SE 5. Originalen flögs av captain Balls 1916—1917 på Västfronten.

delningarna indelas i olika klasser. Modellflygfaunan är artrik.

Modellflyget är en bred flygsportgren även på annat sätt. Genomsnittsåldern bland utövarna är cirka 35 år, men ungdomskadern är stor. SMFF har därför en omfattande statsunderstödd ungdomsverksamhet på sitt program. Men även vi gubbar är ganska många. Landets nestor är en radioflygare i Kristinehamn med drygt 70 år på nacken. Det är festligt att på våra riksstämmor se grånande gentlemen med stort allvar diskutera intrikata modellproblem med knappt tonåriga flygare!

• EN FEMMA ELLER TUSENLAPPAR

Modellflyget kan anpassas till alla hushållskassar. Den lilla handkastglidaren av helbalsa representerar högst en femma i material. Men den är en ytterst sofistikerad tävlingsmaskin, som lätt flyger bort, om den inte har inbyggd timer. Och den kräver en tränad och uppvärmd kastarm. Här ligger vi nära den rena kroppsidrotten. Tävländande friflygare påminner mycket om friidrottare: seniga vältränade människor med kampglöd i blicken. Linflygarna, särskilt speed-flygarna representerar sportens motorspecialister. Många av dem tillverkar sina motorer själva. Radioflygarna har av övriga modellflygkamrater betraktats som sportens play-boys. Inte minst därför att radioutrust-

ningarna varit ganska dyra. Märkligt nog är nu radioflygningen den största av modellflyggrenarna genom rekrytering från andra modellflyggrenar och genom stor tillströmning av folk, som överhuvudtaget aldrig tidigare sysslat med flyg. Radioflygaren måste investera en del slantar på sin sport — någonstans mellan 500—2.000 kronor när han börjar. Beloppet skall dock skrivas av mot oräkneliga hobbytimmar under många år. Radioflygning är därför inte dyrare än andra hobbies och definitivt billigare än golf, ridsport och båtsport! Man får inte förledas tro att alla modellflygare är tävlingsflygare. Det stora flertalet av oss är rena sportflygare, som njuter av att se den egna handens skapelser avteckna sig mot himlen. Är vi med på tävlingar så är det mest inte för att vinna utan för att få leka tillsammans med likasinnade. Detta med att vuxna män och kvinnor faktiskt leker har intill modern tid varit en bortträngd sanning. Senare års frigjordhet har gudskelov gjort företeelsen socialt acceptabel. Ingenting hindrar oss därför att på stubinen bli modellflygare. Tag med din pojke och flicka till modellflygaffären och köp några enkla balsamodeller, så är saken klar. Men kom ihåg, att du och dina barn tillsammans skall sätta ihop och flyga modellerna. Samvaron med ungarna inom ett gemensamt intresses ram är russinet i kakan.

• 1.600 KR FÖR EN HELIKOPTER

Modellflyg är en internationell företeelse. USA, Japan, Tyskland och England är de fyra stora på området. Där hålls årligen stora mässor i stil med Farnborough- och Parisutställningen, där modellflygtillverkarna exponerar sina produkter och uppvisningsflyger. I överensstämmelse med den allmänna trenden inom modellflyg domineras dessa mässor av radioflyget. Den största är den berömda "Toledo R/C Conference" i USA, som går av stapeln i slutet av februari varje år. I år ställde 130 tillverkare ut över 200 radioflygplan i olika kategorier och oräkneliga mängder tillbehör. Besökare kom från hela världen. Varje år tycks någon gren i hobbyn dominera.

I år var det framför allt helikoptrarnas år med inte mindre än sex tillverkare konkurrerande om köparnas intresse. Radiostyrd helikopterflygning har blivit tekniskt utförbar genom framför allt tyskarnas (Kavan och Schuco-Hegi) insatser under de senaste fem åren. Byggsatserna kostar omkring 1.600 kronor, vilket faktiskt är en rimlig kostnad med hänsyn till att alla mekaniska detaljer för rotor, collectiv pitch och variabel stjärtrotor ingår i byggsatsen, förutom givetvis glasfiberskrov och material till huvud- och stjärtrotor. Monteringen är lätt tack vare utmärkta monteringsanvisningar. Monteringsarbetet tar bara någon vecka. En annan sak är att det tar lång tid att lära sig flyga modellhelikopter. Lika lång tid som det tar för en vanlig vuxenflygare att skola sig på helikopter. Trenden på denna mässa är i övrigt: tonvikt på populärskalabyggsatser, dvs till flygplan som nära liknar en viss flygplansindivid, men som ej är superdetaljerade. Därigenom minskas vikten till fördel för flygförmågan.

Radiostyrningsutrustningarna blir allt tillförlitligare genom ökad användning av integrerade kretsar. Mottagarnas dimensioner minskar ytterligare till mindre än en tändsticksaskens omfång. Den flygburna utrustningen är snålare på ström än tidigare.

World Engines visade Manyard Hills prototyp till ett elektro-

niskt autopilotsystem, som kopplas in som tillsats till den ordinarie flygburna radioutrustningen. Den kommer ut i handeln i höst och beräknas kosta omkring 200 kronor. De flesta sändarna är nu utrustade med dubbelkommandotillsats.

Både 10 cc och 6 cc motorerna ökar i varvtalsförmåga. Fortfarande är 10 cc motorn favorit men antalet nya effektiva 6 cc motorer kan tänkas ändra på den saken. Infällbara landställ blir alltmer populära. Sex tillverkare ställde ut landställmekanismer med antingen servon, freongas eller vevhustryck som drivkälla.

Av uppräknningen framgår att modellflyget marscherat åtskilligt. Det är uppbackat av en modellflygindustri med mängmiljonomsättning. Men nöjet är i grund detsamma! Genom att så mycket kan köpas färdigt har denna fascinerande sport öppnats för kategorier som inte har tid eller förmåga att utöva händighet ...

• EN BEKÄNNELSE

Jag har av FLYGREVYN fått den ansvarsfulla uppgiften att regelbundet förse er med nyheter från modellflyget. Medan tid är vill jag bekänna att jag är radioflygare, vilket resulterar i en tryckcentrumvandring till radioflyg, eftersom jag bäst känner den grenen. Men så

gott sig göra låter skall också övrigt modellflyg få en smula täckning.

Vi ses på fältet!

Tore Loodin

• Kort modellflygnytt

• Clive Wall, England, vann Stockholms Radioflygklubbs internationella pylon-RC-race på F8 i månadsskiftet juni-juli. Göran Karlsson, Stockholm kom tvåa. Tre blev engelsmannen Don Beaumont. Sammanlagt 20 deltagare tävlade.

• Stockholms radioflygklubb anordnade RC-skalatävling på F8 18-19 augusti och SM i RC-pylon på samma plats den 1-2 september.

• Världsmästerskap i RC stuntflygning hålls i Gorizia i Italien 11-16 september. Uttagna till Sveriges landslag är Göran Ridderström, Micros, Stockholm, Bengt Lundström, Aeroklubben, Göteborg, Kennet Holm, Pegasus, Varberg.

• Sammanlagt 48 modellflygtävlingar, de flesta av internationell karaktär, anordnas i Europa detta år.

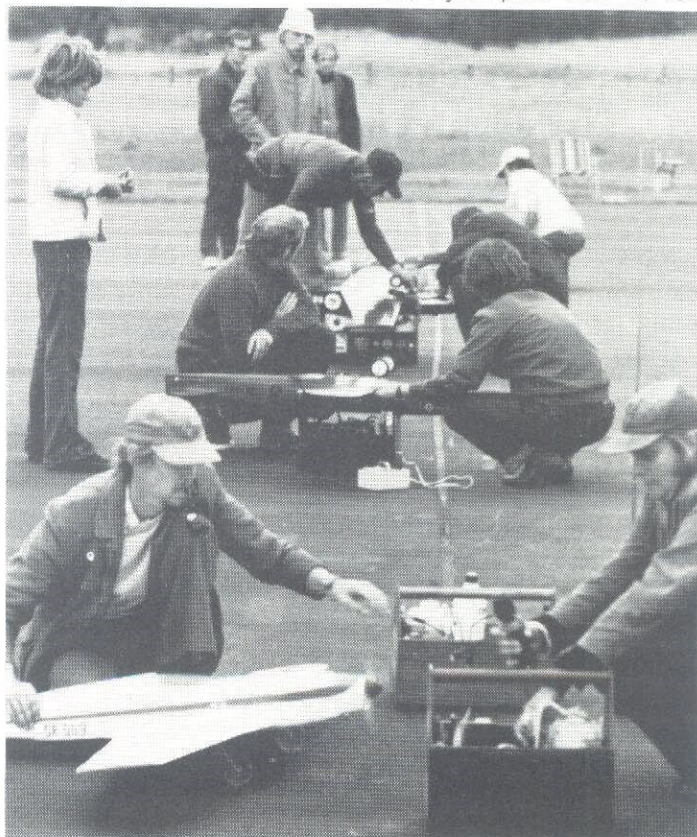
• Världsmästerskap med friflygande modeller anordnades i Wiener-Neustadt, Österrike, 14-19 augusti.

• Nordiska mästerskap i segelflyg gick av stapeln i Hanstholm, Danmark, 24-26 augusti.

• Även Termik-Johan har börjat radioflyga.



Aulis Lehtinen, Viggen, Säter, Pylon-pilot utan nerver.



Det är nervöst när det ropas STARTA MOTORERNA! Två minuters starttid tillåtes vid Pylon-racing.

BREV

till svenska flygarvänner

KSAK:s Sven Erik Everstål, bland flygarvänner "Neje", befinner sig i Sierra Leone, där han ska bygga upp skolverksamheten för landets flygvapen. Han kommer i brev att berätta för Flygrevyns läsare om sina upplevelser. Här det första brevet, som nådde Flygrevyn i början på augusti.

Svenska flygarvänner!

Hur ska man enklast berätta om vad vi nu upplever? Det började en söndagskväll i februari på Klockaregården. Ulla och jag satt i djupaste frid och spelade "Sympati". Ett dumt kortspel som Ulla brukar vinna.

Klockan 22 ringer Pelle Fogde, en kamrat från flygvapnet och frågar om jag är pigg på att åka till Sierra Leone. Dom har köpt ett par MFI 15. Det behövs en skolchef där under fyra månader (april—juli).

En kvart senare ringer Pelle Otterström, projektchef för MFI. Jag lovar att komma upp till Saab-Linköping kl 10 följande dag.

Den kvällen somnade vi sent. Afrika hade åter blivit aktuellt. För femte gången skulle jag åter åka ut på flyguppdrag i främmande land. Ännu visste vi inte om eller när Ulla skulle följa med.

Tidigt morgonen därpå åkte jag ner till flygfältet i Smålandsstenar. Landskapet var vintrigt. Afrikaresan började med att jag med frysanter fick hugga bort is som låst fast hangarportarna.

Vår lilla fina Cessna 150 "Kalle David" flög i strålende sol över ett vintrigt Småland upp till Saab-fältet i Linköping.

Pelle Otterström visade sig vara en trevlig bekantskap. Det blev en febril period. Utbildningsplaner skrevs. Vaccinering i massor. Ulla blev mycket sjuk under flera dagar. Under tiden

skaffade vi lämplig utrustning.

Det vill säga, Ulla skaffade den. Jag tänkte mest på mitt jobb och packade ner många kilo böcker och kompendier. Jag hann också med att vara på MFI i Malmö. Där höll man på att bygga de två första serieflygplanen, typ MFI 15.

Det var inte utan att man undrade, om de skulle hinna bli färdiga i tid till den 12 april, då avresan skulle ske. När jag såg planen först var de inte så långt komna, att man kunde se att det skulle bli flygplan av dem. Jag hann emellertid flyga prototypen en hel del och blev helt förtjust i kärnan. Ett litet fullblod, som man kunde tumla om i luften med. Loopingar och rollar avlöstes av hjulningar och halvrollar. Det var rena lekstugan för en gammal "sportflygare".

Tiden innebar också avsked från Klockaregården och alla våra kära. Visserligen var det bara för fyra månader, men vi var mer eller mindre införstådda med att kontraktet skulle förlängas och gälla ett helt år.

Resan ner startade den 12 april från Sturup. När vi såg de gulmålade byggnaderna vid flygplatsen, tyckte jag att jag fick en föräning av Afrika. Sturup låg så ensamt och omotiverat, som om det hade varit Vadi Halfa (ligger i N. Sudan).

Vi flög i en gammal Electra, som tidigare använts för minktransport. Mink luktar inte gott. De två MFI-planen stod

fastsurrade längst fram, medan vi tio resenärer satt fastsurrade längst bak. Inga fönster bestod man oss med. Det var som att åka ubåt, fast tvärtom. Vi startade i snöstorm. Och landade ca 5 timmar senare i Agadir. Kapten ombord var min gamle Kongo-kamrat f.d. fältflygare Rolf Björklund. Han var med mig, då jag var chef för F22 för tolv år sedan.

Den afrikanska värmen, tullformaliteter, väntan och förhandlingar om priset för taxin in till hotellet Salam gjorde det med ens klart för oss i vilken världsdel vi befann oss. Lyxhotellet Salam var uppbyggt på ruinerna av de hus som förstörts vid den stora jordbävningen för många år sedan. Vi bodde i underbara bungalows. Nästa dag landade vi på Lungi, Freetowns flygplats. Urlastningen i den stekande hettan tog många timmar. Vi hann emellertid konstatera att personalen, som skötte urlastningen i Sierra Leone var betydligt skickligare än kollegerna på Sturup.

Så var vi då äntligen i Freetown. Det var mörkt när vi åkte från flygplatsen. Resan in till stan tog lång tid. Vi måste bland annat åka färja över Sierra Leone River. Det var varmt. Luften ångade av hetta. Vi blev inhysta på Paramount hotell och sedan dess har vi lyssnat till ljudet av fläktar och luftkonditioneringsaggregat. På Paramount bodde vi under resten av april månad.

Det blev ett par dagar av avkoppling för oss under den tid som behövdes för att sätta ihop flygplanen. Därför fick vi tillfälle att bränna oss i solen på den brännheta stranden nedanför Cap Sierra. Vi fick beundra de vackra 1000 meter höga bergen vid vars fot Freetown ligger. Skogklädda och gröna sträcker sig bergen i soldiset flera mil söderut. Nedanför ligger en oändligt lång sandstrand som sköljs av dånande och varma atlantdyningar.

Men allvaret började snart. Vi tog Hastings flygplats i besittning. Hastings ligger ca en och en halv mil från Freetown. Därute finns en liten plåthangar i klass med vår hemma i Smålandsstenar. Där står nu våra flygplan och helikoptrar.

Landet har nämligen också köpt tre Hughes-helikoptrar. All vår utrustning ligger staplad i lådor och väntar på att vi ska få utrymme för vår verksamhet.

Ja verksamheten började med ett par flyguppvisningar över Freetown. Flygning över alla större orter i landet. Allt detta skedde under loppet av ett par dagar. Vi hade tur med vädret och kunde till punkt och pricka genomföra allt man bad oss om. Men det tog på krafterna att sitta timtals i 30—35 graders hetta. Inne i kabinen, under plexiglashuven, torde det ha varit ännu varmare än vad ytterlufttermometern visade. Vi har vant oss nu, men de första dagarna var hårda.

Så är vi tillbaka i Afrika. Det betyder värme och väntan, glada människor med eller utan brokiga kläder, dörrar som inte går att stänga, trebenta stolar, telefoner som inte fungerar, ett ständigt brus från fläktar och luftkonditioneringsaggregat, strömavbrott och vattenbrist, väntan på transport och härliga bad vid den vita sandstranden vid Beach No 2.

Ulla och jag bor sedan den 2 maj på en skogklädd kulle 300 meter över stan. Vi har utsikt över bergen och Atlantkusten. Vi bor på 12 Spur Loop Wilberforce, mitt i diplomatstaden, omgivna av ambassader. Vi har ett stort gult hus med altaner åt alla håll. Tre stora sovrum med luftkonditionering, två badrum och i bottenplanet har vi ett stort sällskapsrum och en matsal i anslutning till varandra. Vi har garage och trädgård med palmer och en massa grejor i. Vår steward heter Samuel och vår nattvakt Mohamed. Snart ska vi få både telefon och bil, hoppas vi. Vi har det bra och önskar alla och envar välkomna hit. Vi har plats för er. Ännu har inte regnperioden börjat på allvar. Det kommer ett ordentligt åskregn varannan natt eller dag. I juni väntar vi att monsunregnen ska börja och då blir det kanske inte så kul.

Sven Erik Everstål
"Neje"



Ronny Willman och Björn Gramming, Göteborgs fallskärmsklubb, under formering av en "caterpillar".

Många vill tävla i Relative Work!

Under min aspiranttid i flygvapnet berättades en väldig historia. Ett skolflygplan hade hamnat i ett okontrollerat läge och besättningen på två man tvingades hoppa. Föraren först — inga problem. Men spanaren hade under planets och sitt eget krumbuktande vänt fallskärmen bak-och-fram. När han i full karriär dundrade förbi föraren där denne hängde i sin skärm, kupade han händerna framför munnen och vrålade med sina lungors fulla kraft: Var f-n är handtaget? Fullt så lössläppt gick det inte till på Opefältet utanför Östersund en vecka i juli när fallskärms hoppare från tre nordiska länder premiärtävlande i RW-6. RW står för Relative Work och 6 för att bygga en stjärna med sex hoppare. Tävlingsgrenen har sitt ursprung i USA och Sverige hakade på som sjätte eller sjunde land. RW-utvecklingen i öststaterna är ännu förborgad, men man

misstänker att även de inom kort ger sig in i leken med ett toptrimmat och propagandistiskt gäng.

RW-tävlingarna hör framtiden till nu när man nått nära nog fullkomlighet i precisionshoppning. Av Sveriges ca 300 aktiva fallskärms hoppare siktar hälften in sig på den nya tävlingsgrenen.

Tävlingen går till så, att sex hoppare lämnar flygplanet på 3000 meters höjd med så korta intervall som möjligt. Två av dessa, benämnda baseman och pinman, fattar varandras händer och därefter bygger de övriga hopparna på, allt under det fria fallet. Farten varierar mellan 200 och 300 kilometer i timmen, beroende på kroppsställningen. Svårigheter vid stjärnans bildande ligger i att manövrera sig in mot baseman och pinman från sidan — kommer man uppifrån hamnar man i baksuget och ramlar ner på de andra. Ett riskmoment av

många. Figuren skall hållas i fem sekunder för att sedan brytas på order av baseman på lägst 1100 meters höjd för att möjliggöra nödvändig separation före utlösning av fallskärmarna.

Poängberäkningen vid tävlingen tar det tar att bilda den. Ju kortare tid dess bättre. Här kan taktik komma in i bilden gäller figuren som sådan och det gäller att tänka snabbt. Klarar man inte en sexa i fem

sekunder före 1.100 meter tjänar man mera på en femma för att inte tappa alla de poäng som en sexa skulle gett. Reglerna är dock ännu inte klart utformade, och en av anledningarna till tävlingsveckan på Ope var just att anpassa de amerikanska reglerna efter svenska förhållanden.

Den effektiva arbetstiden, omfattande tiden från uthopp till dess stjärnan är bruten får inte överstiga 41 sekunder. Det innebär en "byggtid" på ca 30 sekunder. Ett mått på skillnaden i erfarenhet mellan Sverige och USA är att amerikanska lag ligger på omkring 15 sekunder att fullborda en sexmannastjärna. Men så har vi här i landet inte hållit på längre än ett år och vi har ännu så länge ganska dåliga träningsmöjligheter, främst beroende på bristen på lämpliga hoppflygplan. Mera historik. Den 22 juli i år sågs den första svenska 10-mannastjärnan mot himlen. Denna historiska händelse inträffade i Gryttjonnorr om Uppsala. Amerikanerna är värst. Dom leder med en stjärna på 26 man, bildad efter ett uthopp från 4000 meter!

Vid kalotten: Lennart Berns
Foto: Hans Ingmansson

• FALLSKÄRMS-RED

söker till Flygrevyn.
Ring Stig Yngve, 08/
23 23 65 eller 08/
56 31 40.
Omgående.

Cessna

Försäljning

nya och begagnade
flygplan

MOTORFLYG i Stockholm AB
Bromma Flygplats
161 70 BROMMA I
Tel. 08/29 29 12, 29 29 13
Telex 11660



Service

och reservdelar

SVENSK FLYGTJÄNST AB
Fack, 161 10 BROMMA 10
Tel. 08/98 19 50
Telex 19944

THE AMERICAN INTERNATIONAL FLIGHT CENTER

Wants to give 10 Young Men
a Professional Pilot Education

**From 0 Flight Time
To PROFESSIONAL PILOT
In Only 6 Months!**

For further information write :

Mr. Dag Eikeland, Director of Operations
The American International Flight Center
P.O. Box 972
Mt. Vernon, Illinois 62864 U.S.A.
Phone : 618-242-0130

Svenskt EM i motorflyg

Gillis Unger blev första Europa-mästaren i motorflyg! Det ska flygets kalenderbitare notera som ett historiskt faktum.

Och inte bara det! Sverige vann också lagtävlingen ganska överlägset före Norge, Finland och Danmark.

Tävlingarna, som också gick som nordiska mästerskap, genomfördes lördagen den 18 augusti i Viborg på Jylland.

Gillis Unger kunde alltså försvara sitt nordiska mästerskap. Svåraste konkurrenten, Mauri Määttänen, var lite bättre i landningarna än Gillis, men Gillis var den bättre navigatören. Tredjemannen Lars Krave, Karlstad, hade samma poäng som Määttänen i naven men något mindre i landningen. Gillis Ungers platsiffra blev 2,5 före Määttärens 4,05 och Kraves 4,25. Svenska lagets tredje man, Per Olov Halvarsson, Karlstad, tog en sjundeplats efter Hans Möller Hansen, Danmark, Helge Holmedal, Norge, och Eugen Armbruster, Västtyskland.

I tävlingarna, som refereras och kommenteras ytterligare i Flygrevyns oktobernummer, deltog två österrikare, två västtyskar, tre danskar, fyra norrmän, tre från Luxembourg, tre finländare, tre



isländare och tre svenskar. En av islänningarna var förresten en kvinna, Asta Hallgrimsdóttir.

En av norrmännen tvingades nödlända en minut före mål på grund av tappat sidoroder. Han förlorade 20 poäng på detta men fullföljde tävlingen i annat plan.

På bilden ovan Gillis Unger i sista landningen. Vi ser honom här till höger i solglasögon bredvid lagledaren Lennart Petersén. Bakom dem Lars T. Krave och Per-Olov Halvarsson. Gillis har ni också sett på en omslagsbild.

Text och foto: Stig Yngve



Eftertext till segelflyg-SM

Anders Lidén i Örebro har i ett brev till Flygrevyn påpekat att mycket om också inte det mesta i mitt referat från

segelflyg-SM var fel. Tyvärr har han rätt på ett par punkter, som jag härmed önskar rätta till. Men först några påpekanden från Lidéns sida, som jag *inte* godtar.

Han skriver: "Att sedan Leif Åström, Örebro, fått fel typ av flygplan i tabellen kan kanske skyllas på att det var jäktigt vid pressläggningen eller något sådant". Nåja, jäkt och jäkt. *I programmet står att Leif Åström flög Ka 6 cr. I tabellen står att Leif Åström flög Ka 6 cr.* Bytte han? Och vad flög han i så fall? Ska det vara noga med informationen, så ska det.

Lidén skriver vidare: "Vi vill ha fakta även om artikelförfattaren är emot Cirrus Standard".

Hoppsan! Det jag skrev om Cirrus i den ruta på sidan 27 i julinumret som Lidén åberopar, var avsett att understryka hur *bra* Cirrus Standard är. Inte motsatsen. Jag har för övrigt ingenting emot någon flygplantyp och vad skulle jag ha för anledning att vara emot Cirrus? Anklagelsen är närmast oförsämd.

Och så till felen: Jag skrev att de 9 Cirrus i Standard-klassen kom på platserna 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 11 och 15. Det var rätt. Jag skrev också att Libelle kom på platserna 4, 9, 10, 13, 16, 17, 18 och 20. Det var fel eftersom siffran 22 fattades. Det var ju 9 Libelle som tävla-

de. Det felet kan bero på att jag läst korrektur dåligt.

Sen trollade jag lite med siffrorna och trollade fel, så att Cirrus inte blev lika överlägsen som den egentligen skulle ha blivit. Jag skrev att Cirrus fick en genomsnittlig platsiffra av 7,222 och Libelle 11,888. Det var fel. De rätta siffrorna skall, som Anders Lidén påpekar, vara 6,444 respektive 14,333. Skillnaden var alltså betydligt större än vad mina siffror angav. Jag är helt förkrossad över min matematiska fadäs och håller med Anders Lidén om att "de fel som finns i flygtidningarna bör rättas till och inte som det ofta är nu, att de får stå helt oemotsagda."

Men — Anders Lidén — oss emellan; någon gång är det väl rätt i alla fall? Ätminstone på något ställe?

För att Du inte ska tro att jag är insyltad hos någon konkurrent till Cirrus — och för att ge Dig anledning att kanske hitta fler fel, vill jag påpeka att Standard Cirrus vid SM tog samtliga fem 1:a-placeringar, samtliga fem 2:a-placeringar, samtliga fem 3:e-placeringar, fyra av fem 4:e-placeringar, fem 5:e-placeringar... Och att den bästa dagsplacering Libelle nådde var en 3:e-plats.

Har Cirrus fått upprättelse nu?

Yngve Norrvi

Flyg hit!

Se på Dala Airport och på Dalarna.

- Inga landnings- eller serviceavgifter fr. lördag kl. 11.00 till söndag kl. 17.00. (Ingen AFIS-service)
- Tanka minst 100 l — ni får kontant återbäring med 5 öre/liter.
- Nya terminalen öppen lördag 06.00—20.00, söndag 08.00—20.00.
- Utmärkt cafeteria med måltidsservice öppen lördag 10.00—16.00, söndag 11.00—19.00.
- För slutna sällskap har vi utskänkingsrättigheter. Vi ordnar trevliga arrangemang efter beställning. Tel. 090/330 35.
- Allmänflygdelen är unik i landet — trevliga klubbbrum, lektions- och konferenssal.
- Åskådarterrassen med underbar utsikt — ingen avgift.

• Turlista

Ornässtugan — Falu besöksgruva — Romme Travbana — Falu riksskidstadion — Rommehedsläget — Mellersta natursköna campingplats med motionscentrum — Konst på gatan i Borlänge — Folkets park — Domnarvets Järnverk — Musik vid Siljan — Himlaspelet — Skinnarspelet — Ingmarsspelet — Carl Larssongården i Sundbom — Zornmuseet, Mora

- För fler turistmål: Frida tel 023/230 65, 0248, 121 10.
- Biluthyrning — Hertz/Carlbäcks Bil har hyrbilen klar när ni landar.

Välkommen till Dala Airport, ett bra flygmål som också passar familjen och vännerna.

Dala Airport AB

Box 800 51 S-781 08 Borlänge 8
Sweden
Tel. 0243-390 90 Telex 84016

Representerad i Sverige av

MONAERO AB

Fack, 900 05 Umeå 5

Tel. 090/11 57 45

COMPACT PACKAGE
CUTS INSTALLATION
COSTS



AUTOMATIC EMERGENCY LOCATOR BEACON

Ny teorikurs börjar den 18.9.73

ifr-bevis

airtraining



i samarbete med
Nyge Aero

08/291019

FLYGDEBATTEN

"Klubbarna måste debattera FTL 80"

Debatten om FTL fortsätter. Göran Eriksson i Ludvika har skrivit två inlägg, det första till julinumret, där bidraget dock inte fick plats. Vi publicerar båda. Innan debatten om FTL 80 avslutas hoppas Flygrevyn också på inlägg från trafikflygarhåll. Vad säger SAS och LIN?

1.

Sent skall syndaren vakna heter det. Det är på tiden att börja debattera FTL 80 nu när propositionen passerat riksdagens bord. När utredningsförslaget först offentliggjordes var det med undantag för våra stockholmska segelflygare inte många som uppmanade till debatt.

För att kunna debattera måste man ha information. Vi måste erkänna att kunskaperna om vad FTL 80 kommer att innebära är bristfällig bland våra klubbflygare. Och allmänheten (inklusive våra riksdagsmän) vet just ingenting.

Hela 1972 gick utan att vare sig Flygrevyn eller Flyghorisont berörde FTL 80 annat än i förbigående. Populärframställningar i dagspressen (i den mån de förekommit) har varit så grovt osakliga att allmänheten lätt fått uppfattningen att allmänflyget orsakar trängsel och är i vägen för (det "nyttiga") trafikflyget.

I min flygklubb fick vi genom KSAKs segelflygsektion på ett tidigt stadium tillgång till utredningsförslaget och sände också våra kommentarer till KSAK. Tyvärr har det aldrig redovisats hur många klubbar som sände in kommentarer till KSAK och i hur stor utsträckning dessa kommentarer beaktats när KSAK sammanställde sitt yttrande till kommunikationsdepartementet. Förhållandet att två delvis motstridande yttranden avlämnats tyder ju på att det finns motstridande viljor inom KSAKs ledning. Ingenstans visas i vilken mån något av dessa yttranden återspeglar någon utbredd opinion i klubbliden.

Vad skall vi då göra för att rädda vad som räddas kan?

Att argumentera mot luftfartsverket och luftfartsinspektören förefaller meningslöst. De åsikter som uttrycks därifrån är så fyllda av beskäftig självtillräcklighet att man får intrycket att dessa herrar lever i en isolerad värld. Jag är medveten om att mitt ordval bryter mot KSAKs samarbetsdoktrin, men jag tror inte att vi på nuvarande stadium kommer någon vart med s.k. samarbete. I

stället måste vi gå ut med information till allmänheten. Massor med information och information som är faktafylld och saklig.

Det första vi måste göra är att ta död på myten om att det någonstans i Sverige skulle vara trångt i luften och att denna påstådda trängsel skulle vara i kraftigt ökande. Trafikflygets ökade passagerarsiffror beror ju till stor del på större flygplan och endast till mindre del på ökat antal flygningar. Jetflygplanens intåg innebär ju också att trafikflyget numera helst rör sig på nivåer över FL 200 och alltså för det mesta befinner sig mer än dubbelt så högt som de högsta höjder vi är intresserade av. Det är inte svårt att finna rader av argument mot FTL 80 (och även nuvarande system) och kan vi bara få bort prestigetänkandet i vissa trafikflygarkretsar torde det inte vara svårt att bevisa med sakligt resonemang att vi inte behöver mer kontrollerat luftrum.

Ingemar Ehrenström säger att det torde vara svårt att stoppa utvecklingen. Nej, vi kan inte stoppa utvecklingen, men FTL 80 är ett sätt att bromsa den utveckling vi vill ha. Vad vi måste sträva efter är givetvis att försöka styra utvecklingen i den riktning vi önskar.

FTL 80 är baserat på ett bibehållande av vårt föråldrade och ofullkomliga trafikledningssystem. Ett system som är så konstruerat att det kan fungera med tillfredsställande säkerhet för alla parter endast om flygtrafiken begränsas och hålls nere på en låg nivå.

Jag måste tyvärr göra mina vänner i SPAF besvikna genom att ställa mig tveksam till CVFR. Inte så att jag inte vill att vi skall få flyga VFR på lite högre höjder i lederna. Men varför kontrollerat? Har vi råd att betala för de ökade resurser luftfartsverket kommer att begära om CVFR kommer att få någon större omfattning?

Hur skall vi då göra för att få allmänheten (och därmed politikerna) att lyssna på oss och förstå våra synpunkter? Vi har väl lite till mans märkt att det finns personer (inom alla samhällsgrupperingar) som inte anser allmänflyget "allmännyttigt" och därmed en icke önskad företeelse som borde begränsas. I vår PR-verksamhet måste vi därför på alla sätt framhålla det samhällsnyttiga i vår verksamhet.

Det är beklagligt att många av våra annars så kloka motorflygare inte anser flygsporten viktig. Det går faktiskt lätt att väcka människors intresse när det är fråga om sport.

Vi måste också tänka på vår ungdomsvårdande uppgift. Framtidens trafikflygare och luftfartsadministratörer skall ju rekryteras bland de ungdomar som idag får sitt luftdop i våra klubbflygplan.

Vi bör odla alla till buds stående kontaktvägar. Har vi bara fått allmänheten

att intressera sig för oss och vår verksamhet går det också att föra fram saklig information om luftrumets organisation. Däribland sakskalet för att vi utan att eftersätta säkerheten kan flyga på FL 85 (och högre) utan kontroll från marken.

2.

Med risk att verka tjugitig dristar jag mig till att återkomma i ärendet. En genomläsning av Flygrevyn nr 5 ger dock näring till nya kommentarer.

Efter alla hårda ord kan det kännas välgörande att läsa Sven Hugossons balanserade inlägg. Det är bra att vi har förnuftigt folk även i PAKO. Vi får dock akta oss för att invagga oss i en falsk säkerhet och jag är för min del böjd att instämma i Pelle Öbergs skepticism beträffande luftfartsinspektionens vilja att se frågan från vår sida.

Det referat av ett yttrande av chefen för luftfartsinspektionen som kunde läsas i ledaren belyser var man står på den sidan.

Enligt ledaren sa luftfartsinspektören att "det bara under det senaste året inträffat ett tjugotal allvarliga tillbud. En del ytterst allvarliga. Luftrummet måste kontrolleras."

Det skulle vara intressant att titta lite närmare på dessa s.k. allvarliga tillbud. Det skulle inte förvåna mig om majoriteten av dessa tillbud inträffat i kontrollerat luftrum mellan flygplan som stod under kontroll av ATS. Sannolikheten för sådana tillbud blir inte mindre av att man inför mer kontroll av samma slag.

I USA går det idag bra att blanda IFR-trafik och okontrollerad VFR-trafik i de lägre luftledningarna (upp till FL 180) och det i områden med en högre trafikintensitet än vi idag kan prognosera för något område i Sverige i varje fall före 1980. Jag kan inte inse varför det inte skulle gå bra också i Sverige.

Även om vi väl aldrig kan få luftfartsverket att gå med på det resonemanget bör det i alla fall framhållas att det inte är bevisat att den överkontroll vi får dras med i Sverige (och på många håll i Europa) leder till ökad säkerhet.

Den som haft förmånen att besöka en kontrollcentral blir lätt imponerad av alla de tekniska resurser som står till förfogande. Man glömmer då lätt att man har kvar den svagaste länken i kedjan nämligen den mänskliga faktorn. Trots avancerad radar m.m. separerar man idag trafiken enligt metoder som utvecklades under 30-talet.

Trafikledarnas rumsuppfattning är också påverkad av att informationen från vårt jättestora luftrum skall komprimeras och klämmas in på en liten radarskärm. Denna information skall sedan med ögonens hjälp överföras till trafikledarens mänskliga hjärna.

Hur ett modernare och effektivare tra-

341:70

inkl moms



Två nya önskeplagg för piloter och fallskärmshoppare

Flyg- overall

Varm, vindtät, lätt och smidig är denna marinblå flygoverall fordrad med Kodelfibrer från Kodak. Ett verkligt önskeplagg för motor- och segelflygare, fallskärmshoppare m fl.

Pris 341:20 inkl moms.

Både overallen och jackan finns i storlekarna small, medium, large och extra large.

AVCO

OF SCANDINAVIA

Nya B15- jackan

Den oerhört populära "bombarjackan" har nu kommit i nytt utförande. Annu tuffare med större krage och ärtigt orangefärgat foder! Nu finns den — förutom i satingrönt — också i marinblått.

Pris 164:70 inkl moms.

Kvalitetsprodukter från



Tel 08/35 10 66
Box 3031
191 03 SOLLENTUNA 3



164:20

inkl moms

Helautomatisk nödsändare!



Nödsändaren DM ELT 5-2A startar omedelbart signalering på nödkanalerna 121,5 och 243 MHz, om den blir utsatt för en påkänning på mer än 5 g. Sändaren kan även startas manuellt. Uteffekten är 300 mW. Utrustningen som även är portabel, drivs med standardbatterier, vilka garanteras hålla i ca 12 månader.

Arbetar 168 tim. vid +20°C, 120 tim. vid 0°C och 8 tim. vid -40°C.

Typgodkänd av FCC och har FAA's TSO.

Pris: ca 740:- kr exkl. moms

En modulationstillsats för ca. 40:— kronor kan erhållas som tillbehör.



ERIK FERNER AB
Box 56, 161 26 BROMMA 08/80 25 40



● Ny chef i Flygvapnet

Den 1 oktober i år får flygvapnet ny chef, flygstabschefen, generallöjtnant Dick Stenberg.

Dick Stenberg är född i Falun 1921. Hans pappa var verkmästare. Studentexamen avlade han i Stockholm 1939, och tre år senare blev han officer vid flygvapnet. Sedan följde förbandstjänst vid F 8, Barkarby, F 5 i Ljungbyhed och F 18 i Tullinge. Efter förbands-tjänsten blev det stabstjänst i flygstaben, och senare i 3. flygeskadern. Redan överstelöjtnant vid 37 års ålder blev Stenberg en av flygvapnets och krigsmaktens yngsta överstar 1963, då han samtidigt blev chef för sin gamla flottalj F 18. Han hade då i ett år dessförinnan tjänstgjort som stabchef i FN:s flyghögkvarter i Leopoldville, Kongo. Innan han tillträdde posten som chef för flygstaben, var sedan 1966 generallöjtnant Dick Stenberg flyginspektör vid östra milostaben.

R. Sterving

Flygdebatt ...

Fortsättning

fikledningssystem bör vara utformat får väl diskuteras i ett annat sammanhang. Tills vidare får vi ägna våra krafter åt att motarbeta onödiga obligatorier och restriktioner. Vi bör också trycka på att en utvidgning av det kontrollerade luft- rummet innebär ökad arbetsbörda för trafikledarna men inte nödvändigtvis ökad säkerhet.

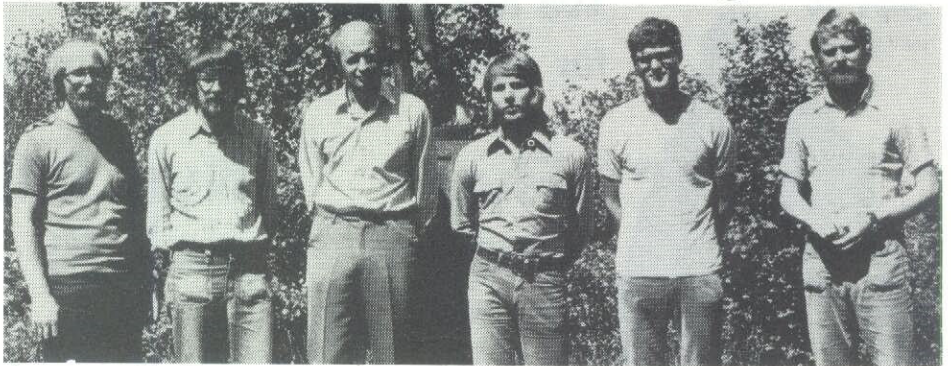
*Göran Eriksson
Ludvika Flygklubb*

SVAR TILL UNO RANCH

Jag håller helt med Uno Ranch om att något med det snaraste måste göras för att rädda de flygplan, som finns på Malmslätt utanför Linköping. Stor skada har redan åsamkats genom att historiskt intressanta flygplan, som exempelvis B18 m fl inte längre finns. Därför blir man verkligen glad åt att man lyckats bevara ett par J 29. Vi har bara att vänta att den sittande museiutredningen snarast s a s verkställer sig.

Kenneth Ljungdahl

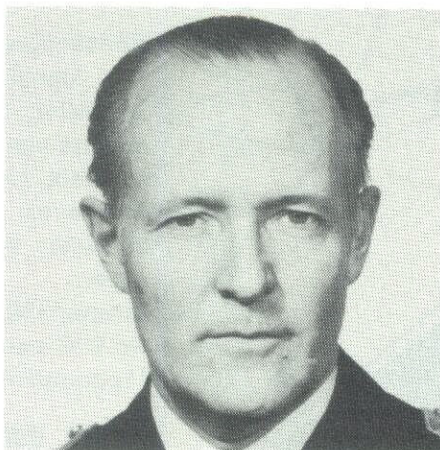
Fler lärare från Älleberg



Årets segelflyglärare: Från vänster: Sören Björk, Jönköpings Segelflygklubb; Karl-Gösta Granat, Halle-Hunnebergs Flygklubb; Olof Hydling, Härnösands Flygklubb; Nils Lindqvist, Stockholms Segelflygklubb; Mats Porsö, Örebro Flygklubb; Rune Westergren, Gävlebygdens Flygklubb.

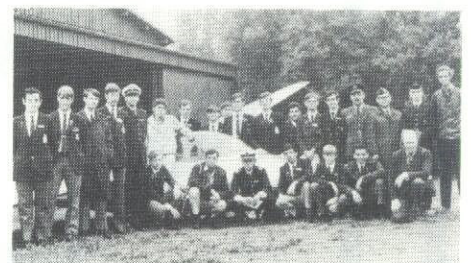


Årets segelflyglärare: Den övre raden från vänster: Bengt Sjöberg, Halle-Hunnebergs FK; Thommy Thunström, Roslagens FK; Urban Bengtsson, Halmstads SFK; Christer Gunnarsson, Malungs FK; Ingvar Johansson, Västerviks FK. Den undre raden från vänster: Lennart Brandt, Ånge FK; Lars-Erik Eriksson, Lycksele FK; Thorsten Ekwall, instruktör, KSAK/ Lennart Paulsson, Östersunds FK; Dan Borgström, Salaortens FK.



• Ny flygstabschef

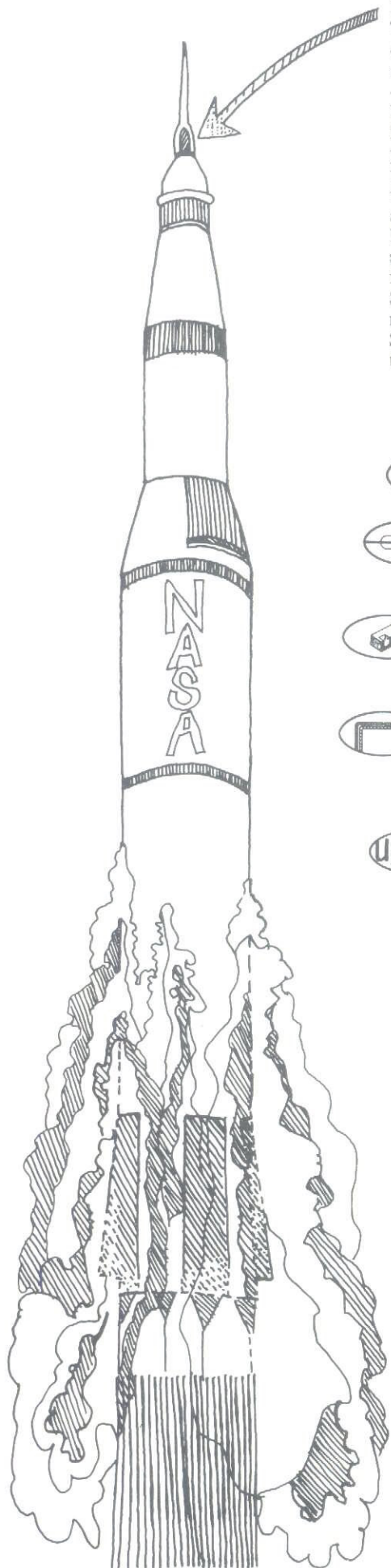
Ny flygstabschef från 1 oktober är generalmajor Hans Neij. Han är född i Jönköping 1921. Redan som 21-åring blev han officer i flygvapnet. Sedan 1970 har han varit stabchef i Östra militär- området. Dessförinnan hade han flera tjänster i flygstaben, bl.a. som pressofficer. 1965—1966 var han chef för F 13. Intervjuer med både nye flygvapenche- fen Dick Stenberg och flygstabschefen Hans Neij publiceras i Flygrevyns okto- bernummer.



Flygpojarna på Älleberg

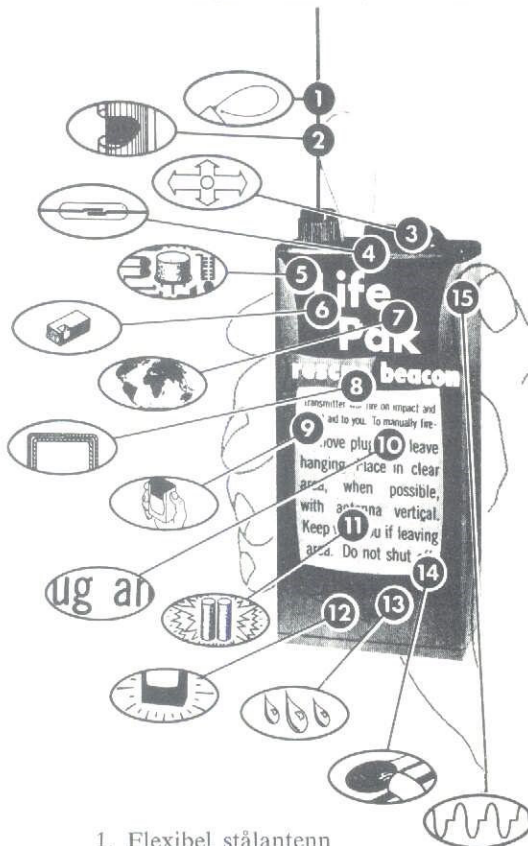
Årets flygpojkar kom den här gången från Storbritannien, USA, Kanada och Israel. Det var 18 stycken, samma antal som Sverige skickar utomlands varje år.

Som vanligt ingick ett Ällebergsbesök, där det blev "lyft" i Bergfalke, rundtur i trakten, Rotary-lunch och middag som Falköpings stad bjöd på. Här en bild av samtliga kadetter utanför en av hangarerna på Älleberg. I skaran ingår vär- dar från Flygvapnet, gruppens ledare och sist men inte minst Ällebergsskolans chef och chefsinstruktören för det sven- ska segelflyget Lennart Ståhlfors (sittan- de längst till höger). Foto: Christer Sven- lert, Falköpings Tidning.



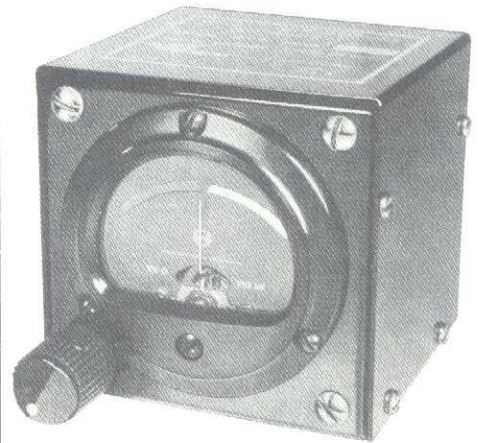
Här sitter monterad en MICRO ELECTRONIC LIFE PACK. Sedan NASA och Atomic Energy Commission börjat använda MICRO LIFE PACK och VH-12 DIRECT FINDER, har man enkelt kunnat spåra noskoner från militära och forskningsraketer. Detta var tidigare ett problem. När noskonen återvände efter utfört uppdrag i rymden och landade i t ex Stilla Havet, hade man svårigheter att kunna spåra den. Många gick förlorade. Man testade då de flesta nödsändare från olika länder och gav sedan förtroendet till MICRO ELECTRONIC. Sedan dess har man inte förlorat en enda noskon.

Skälen att välja just MICROS konstruktion var många. Nedan följer 15 skäl.



1. Flexibel stålantenn
 2. Plastbehandlad för att motstå korrosion
 3. Automatisk utlösning vid stöt (krasch)
 4. Utlösningsskruvarna hermetiskt inneslutna
 5. Gedigen och pålitlig tack vare kretskort
 6. All elektronik är platingjuten
 7. Kristallstabiliserad
 8. Dubbelväggat svetsat, rostfritt hölje. Omagnetiskt
 9. Kompakt design för att kunna bäras i fickan, 12x5,5x3 cm (510 g)
 10. Stor tydlig svensk instruktion. Kan skötas av ett barn.
 11. Långlivs kvicksilverbatterier
 12. Polerad rostfri finish
 13. Vattentät. Alla anslutningar till batterierna skyddade
 14. Lötta batterikontakter för största pålitlighet
 15. Distinkt svepton och hög signalstyrka, 1.000 mW
- Pris 1.200 Kr per styck exkl. moms.
10 enheter 1.050 Kr exkl. moms.

Komplettera navigationsutrustningen med VH-12.



VH-12 DIRECT FINDER konstruerades ursprungligen för att lokalisera nödsändare som t ex LIFE PACK. VH-12 har emellertid i USA, enligt många piloter, blivit det mest prisvärda instrumentet i panelen.

Med VH-12 kan Ni ta in valfri VHF/FSS eller tornsignal och flyga direkt på denna genom att bara följa instrumentets visare. Indikerar den vänster, flyg vr, indikerar den höger, flyg hr. När visaren ger utslag åt båda håll, befinner Ni Er direkt över den intagna flygplatsen, markkontrollen eller vilken VHF-sändare Ni tagit in.

VH-12 är ett ypperligt navigeringskomplement till VOR, och kan under vissa förhållanden ersätta VOR.

VH-12 levereras komplett i enkel monteringsssats för alla typer av VHF-radio och innehåller visarinstrument, kablar med snabbkopplingar och antenner. Total vikt 750 gram, panelinstrumentets vikt 500 gram. Monteringstid ca 4 timmar.

Pris: Kronor 2.800:— exkl. moms.

Tekniska data: Begär specialbroschyr



CHEMTRONIC

✉ Fack, S-185 00 Waxholm

☎ 0764-315 45

Telex: 11318 Chemron -S

⚡ Chemtronic

Bank: Skandinaviska Enskilda Banken

Senarelagd Bergslags- träff — en klar succé!

Joodå, det blev en Bergslagsträff i år också, fast det satt långt inne. I vanliga fall brukar ju träffen arrangeras i pingstveckan, men i år var det SM just då. Efter mycket grannande beslutade arrangörerna — Örebro FK — att förlägga tävlingen till sista veckoslutet av industrisemestern. Trots att inbjudningarna sändes ut i senaste laget, så var det hela nitton deltagare som ställde upp den 27 juli, 13 i Standard/Öppen och 6 i Sportklassen.

Efter en lång tids åska och regn klarnade himlen så smått upp och några enstaka cumulus började dyka upp. Vinden var dock ganska kraftig, så båda klasserna fick till uppgift att flyga en 10-milstriangel Örebro — Mullhyttan — Nora — Örebro med första benet i medvind.

Sportklassen blåste direkt bort till första brytpunkten och landade där. Ett par blåste till och med förbi utan att kunna runda. Friedhelm Stüven hade otur. Han lyckades som enda deltagare i Sportklassen gneta sig runt banan med knapp mopedfart, men eftersom ingen annan i klassen tog sig över femmilsgården, så blev det ingen tävlingsdag och Friedhelm fick inga poäng för sin förnämliga prestation.

I Standard/Öppen gick det bättre. Sju förare kom i mål med Bengt Göök snabbast och Åke Pettersson på andra plats.

Tävlingarna fick stor gratispublicitet den dagen sedan en person i Mullhyttan ringt till polisen och med andan i halsen förklarat att han sett ett flygplan "störta i oländig terräng". Som väl var visade sig ryktet vara betydligt överdrivet. En helt normal utelandning hade orsakat ett jättelikt polispådrag.

Andra tävlingsdagen, lördagen den 28 juli verkade vädret lovande fast vinden på morgonen fortfarande var ganska stark. Tävlingsledningen räknade emellertid med att den skulle mojna, och det visade sig vara riktigt. Standard/Öppen fick en triangel på 189,5 km Örebro — Kopparberg — Köping — Örebro medan Sportklassen fick nöja sig med Örebro — Kopparberg tur och retur 140 km.

Vädret blev något sämre än väntat. Endast fem man i Standard/Öppen kom hem. Bengt Göök och Åke Pettersson blev återigen etta och tvåa. I Sportklassen vann Kjell Olsson med Jan Hejneman som tvåa.

Efter lördagskvällens trevliga grisfest, då flyghistorierna och skrytsamheten flödade — alla var bäst, gällde det att bevisa vem som verkligen var det. Möjligheten bjöds på söndagen. Trots kanonväder med 3/8 vackra, välformade cumulus inskränkte sig dock uppgiften till en 10-mils triangel Örebro — Lindesberg — Medåker — Örebro. Man måste ju tänka på prisutdelning och hemfärd. Därav den korta banan.

Samtliga startade sent, vilket Sportklassen blev mest lidande på. Gamle tävlingsräven Irve Silesmo hann dock åka två varv, dock utan att kunna förbättra sin första notering. Två i Standard/Öppen och tre i Sportklassen landade ute. Jan-Åke Peterson var den här gången snabbast i Standard/Öppen med Åke Pettersson tätt i hasorna. Bengt Göök kom först på en delad fjärde plats med betydligt sämre hastighet och därmed gick Åke P. förbi honom i slutlistan. I Sportklassen vann Kjell Olsson sista etappen före Conny Gustafsson (som flög i stället för Stefan Borg som blivit sjuk). Trea kom Jan Hejneman, och därmed säkrade han sin andraplats totalt efter Kjell Olsson.

Eftersom tävlingen tycks vara så populär, får vi säkert anledning återkomma med den nästa år igen, och vi hälsar alla välkomna till Örebro.

Gunnar Karlsson

Standard/Öppen													
Slut-plac			fpl typ	27/7			28/7			29/7			total poäng
				km/t	dist km	P	km/t	dist km	P	km/t	dist km	P	
1	Åke Pettersson	Karlstad	Cirrus	57,6		817	60,9		963	88,9		952	2.732
2	Bengt Göök	Örebro	Cirrus	69,7		1.000	63,4		1.000	74,6		720	2.720
3	Jan-Åke-Peterson	Örebro	Cirrus	49,0		733	59,9		953	90,6	1.000	794	2.686
4	L-E Wickström	Örebro	Cirrus	41,1		677	57,1		922	79,5		720	2.393
5	Irve Silesmo	Örebro	Cirrus	45,1		707	47,0		829	74,6		720	2.256
6	Sven Ålring	ÖSFK	Libelle	43,9		693		82,8	311	63,9		588	1.592
7	Edmund Buck	Eskilstuna	Phoebus C	46,5		711		36,7	138	64,6		596	1.445
8	Claes Dahlström	Västerås	Phoebus B		57,2	313		136,5	512	61,3		561	1.386
9	Alf Ingesson-Thor	Linköping	Phoebus A		38,9	215		160,0	601	53,0		492	1.308
10	Kjell Franzén	Karlskoga	ASW 15		25,5	141		146,5	550	65,0		600	1.291
11	Mats Porsö	Örebro	Ka 6e		15,0	83		136,5	512	51,7		483	1.078
12	Sture Jerstedt	Västerås	SF-27		43,4	240		144,0	541		7,4	25	806
13	Ulf Broberg	Eskilstuna	Phoebus C		17,9	99		37,0	139		90,0	299	537
Sportklassen													
1	Kjell Olsson	Örebro	K 8 B	—	—	—	41,1		1.000	47,4		1.000	2.000
2	Jan Hejneman	Eskilstuna	K 8 B	—	—	—	31,2		859	38,8		844	1.703
3	Christer Stark	Linköping	K 8 B	—	—	—		110,0	589		85,0	483	1.072
4	Conny Gustafsson	Örebro	Ka 6cr	—	—	—	—		—	43,8		920	920
5	Bo Johansson	Västerås		—	—	—	—	42,5	228		42,0	409	637
6	Friedhelm Stüven	ÖSFK	Pirat	—	—	—	—	35,9	192		73,5	418	610
7	Stefan Borg	Örebro	Ka 6cr	—	—	—	—	37,2	199	—	—	—	199



From R-4 to UTTAS:



Army/Sikorsky teamwork makes history.

In 1942, the first cross-country helicopter flight. That was the Army's R-4, flying from our factory to Wright Field, Ohio. With Igor Sikorsky as copilot part way. 1943: the first helicopter evacuation. 1953: cargo carried externally beneath helicopters for the first time. 1949 to the present: a succession of altitude and speed records by various Army/Sikorsky helicopters.

Now, a new Army challenge. The UTTAS: utility

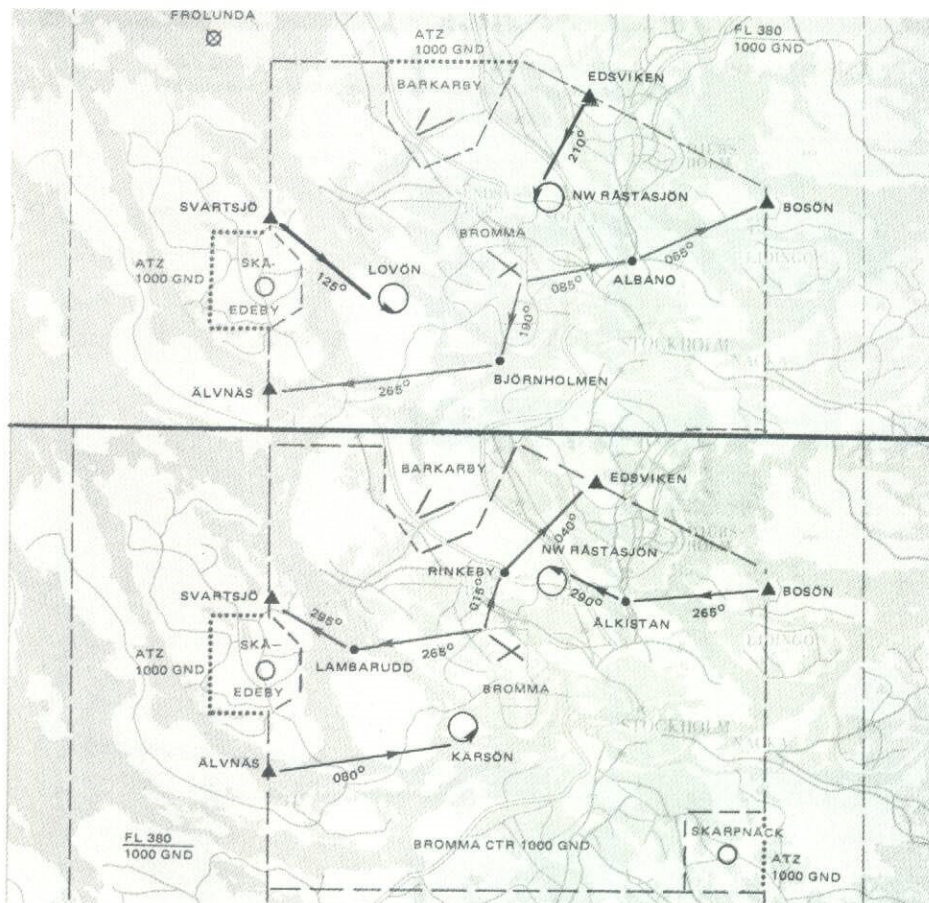
tactical transport aircraft system.

Grateful for the Army's vote of confidence, we pledge a total effort toward making the UTTAS a history-maker, too. In terms of mission effectiveness, and cost effectiveness.

Sikorsky Aircraft DIVISION OF UNITED AIRCRAFT CORPORATION



Brommas flygvägar



Det finns nu två inflygningskartor till ESSB, en för bana 12 och en för bana 30. Det är som framgår av Jan Helgers redogörelse nedan en hel del ändringar, som gäller sedan den 19 juli.



VFR-FLYGNING I BROMMA KONTROLLZON

Den 19 juli genomfördes vissa ändringar i luftrumsgeografien i stockholmsområdet (se NOTAM A 1115/73). I samband därmed justerades och kompletterades VFR-flygvägarna i Bromma kontrollzon. Ändringarna är i princip följande:

1. **Barkarby kontrollzon** har utgått.
2. **En trafikzon** har upprättats runt Barkarby flygplats. Trafikzonen har samma status som de tidigare befintliga trafikzonerna vid Skå-Edeby och Skarpnäck, dvs flygning i trafikzonerna får ske endast i samråd med start och landning på Barkarby. Trafikzonen har översida 1000 fot GND.
3. **Bromma kontrollzon** har utökats i sidled i nordostlig riktning.
4. **Skå-Edeby och Skarpnäcks trafikzoner** har ändrat form och utökats något.
5. En ny in- och utpasseringspunkt för VFR-trafik i Bromma kontrollzon, **EDSVIKEN** har upprättats. Därigenom har man kunnat upprätta åtskilda flygvägar för ankommande resp

avgående VFR-trafik även i nordostsektorn från Bromma enligt samma princip som länge gällt i sydvästsektorn. Man slipper i fortsättningen de obehagliga lägen som tidigare uppstod med start bana 30 följt av högersväng mot Bosön kontra väntande flygplan vid Råstasjön och inflygning därifrån i högervarv till bana 30.

Vissa justeringar har gjorts på de tidigare in- och utpasseringspunkterna och vFR-flygvägarna enligt följande:

- a) **ÄLVNÄS** och **SVARTSJÖ** är båda flyttade c:a 500 meter norrut.
- b) Flygvägarna för ankommande VFR-trafik är dragna till tangenterna på resp väntlägen för att möjliggöra en naturligare ingång i resp väntläge.
- c) Flygvägen för ankommande VFR-trafik från Bosön har dragits via brytpunkten **ÄLKISTAN** för att ge mindre Låderstörningar över Stocksund/Bergshamraområdet.

För att underlätta för VFR-förare (speciellt då för gästande piloter, som inte är så bekanta med de visuella orienteringspunkterna i området) att följa de publicerade VFR-flygvägarna har färdvinklar (rättvisande och något avrundade) utsatts på aktuella kartor. Observera att färdvinklarna för de utgående flygvägarna är uppmätta från slutet av resp. bana.

Några tips om flygvägar och väntlägen

- **Vid start** skall (om TWR ej visar annorlunda) sväng inte påbörjas förrän vid slutet av banan, alltså vid borte fältgränsen.

- **Start bana 30 med utpassering via EDSVIKEN:**

Utflygningen skall ske via punkten **RINKEBY**, belägen i trevägskorsningen E18/Ulvsundavägen (flyg *inte* in över hyreshuset i Rinkebyområdet). Punkten **EDSVIKEN** är belägen i ett skogsområde c:a 2 NM ESE sjön Edsvikens norra ände. En kraftledning löper i NW/SE riktning nästan i linje med kontrollzonsgrenen och kan användas som visuell "checkpoint" för utpassering ur kontrollzonen.

- **Start bana 30 med utpassering via SVARTSJÖN:**

Utflygningen skall ske via punkten **LAMBARUDD** (ingenting nytt men förtjänar att påpekas, då det fuskats härmed ibland). Observera sedan att punkten **SVARTSJÖ** är flyttad något norrut. Se upp på trafiken runt Skå-Edeby.

- **Start bana 12 med utpassering via ÄLVNÄS:**

Utflygningen skall ske via punkten **BJÖRNHOLMEN** (även detta är "gammelt" men kan upprepas).

- **Start bana 12 med utpassering via BOSÖN:**

Utflygningen skall ske via punkten **ALBANO**.

- **Inpassering via BOSÖN för landning bana 30:**

Gå via punkten **ÄLKISTAN** (korsningen med Norrtäljevägen strax söder Bergshamra).

Anm. Då speciell VFR tillämpas kan väntning beordras vid **ÄLKISTAN**. Lagg dig i så fall i vänstervarv och gå inte in över Brunnsvikens västra strand.

- **Väntan vid LOVÖN:**

Observera vänstervarv. Gå inte över strandlinjen Blackeberg—Hässelby.

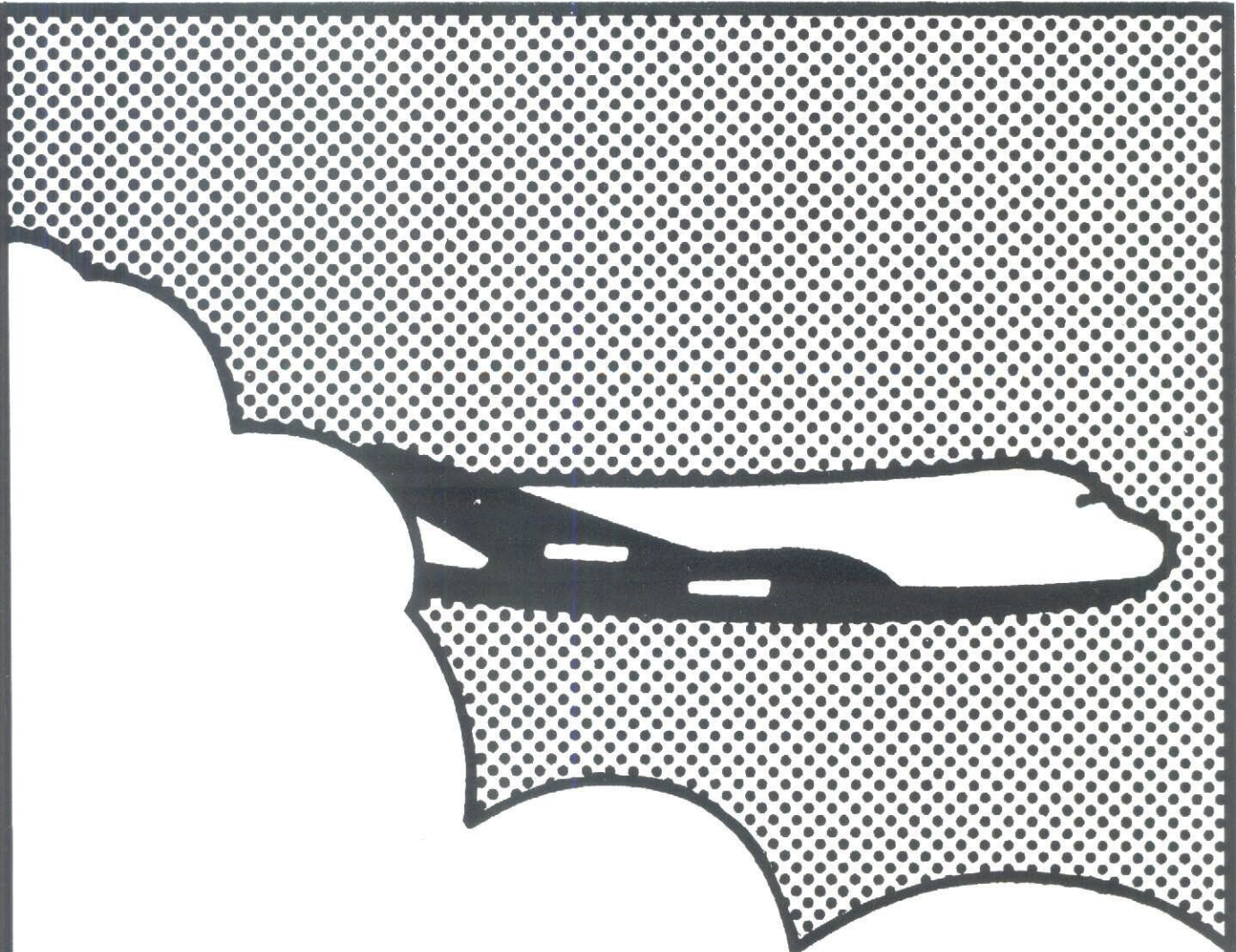
- **Väntan vid KÄRSÖN:**

Vänstervarv. Gå inte in över strandlinjen Älsten—Blackeberg. Undvik Drottningholm.

De publicerade flygvägarna gäller endast för bana 12 resp 30. Om du tex skall starta från bana 05 eller 23 och får färdtillstånd till **ÄLVNÄS**, får du alltså gå direkt till **ÄLVNÄS** utan omvägen via Björnholmen, såvida ingen brytpunkt anges i färdtillståndet.

Ett allmänt påpekande: Fuska inte med positionsrapporteringen! Det är idag inte ovanligt att tex ett flygplan på väg **ÄLVNÄS—KÄRSÖN** anmäler position **KÄRSÖN** en eller ett par km för tidigt. Så får det inte gå till.

Jan Helger



**När Ni inte
flyger själv**

-flyg AIR FRANCE

AIR FRANCE *le bon voyage*

Stockholm Hamngatan 13. Tel. 08/23 42 00
Göteborg Chalmersgatan 11. Tel. 031/13 04 35

SVENSKA FLYGSPORT FÖRBUNDET

Förbundsordf: Olle Karleby

Styrelse: Ordf. C G Sundstedt, Vice ordf: B O Sjögren

225 föreningar, 17.000 medlemmar.

Anslutet till Sveriges Riksidrottsförbund (RF)

Kansli gemensamt med KSAK.

Gen-sekr. Tore Lundberg

Distrikt och SDF	Namn	Adress
3. Dalarna DAFSF	Ordf. Göran Eriksson Skr. Bertil Svedberg	Skr. Spelmansgatan 8 781 00 Borlänge tel. 0243/126 33
5. Gästrikland GÄFSF	Ordf. Eric Magnusson Skr. Olle Roslin	Skr. Fack 814 01 Skutskär tel. 026/701 60
6. Göteborg GBFSF	Ordf. Nils Granbom Skr. Sture Isaksson	Skr. Nordenskiöldsg. 7 A 413 09 Göteborg tel. 031/12 88 67
7. Halland HAFSF	Ordf. Gunnar Olsson	Ordf. Kullavägen 32 302 41 Halmstad tel. 035/12 65 35
9. Jämtland-Härjedalen JHFSF	Ordf. Nils Nässén Skr. Arne Berglin	Ordf. Storgatan 26 831 00 Östersund tel. 063/118 19
11. Norrbotten NOFSF	Ordf. Svante Westerlund Skr. Rune Fällman	Ordf. Arendt Grapeg. 27 981 00 Kiruna tel. 0980/165 92
12. Närke NÄFSF	Ordf. Pontus Götell Skr. Sven-Olov Lindén	Ordf. Venavägen 25 C 703 65 Örebro tel. 019/14 82 42
13. Skåne SKFSF	Ordf. Börje Wallin Skr. Lars Andersson	Skr. Tycho Brahegatan 35 216 12 Limhamn tel. 040/15 30 05
14. Småland SMFSF	Ordf. Bo Asking Skr. Adolph Östergren	Smålands FSF Box 202 551 02 Jönköping Ordf. tel. 0372/807 50
15. Stockholm STFSF	Ordf. Björn Ahblom Skr. Jan-Eric Olsson	Skr. Stallgatan 15 B 194 00 Upplands-Väsby tel. 0769/834 81
16. Södermanland SÖFSF	Ordf. Lennart Zetterström Skr. Rune Astrén	Skr. Smedvägen 9 151 59 Södertälje tel. 0755/329 80
17. Uppland UPFSF	Ordf. Gösta Nilsson Skr. Sven-Olof Larsson	Skr. Skogsängsvägen 10 754 60 Uppsala tel. 018/36 64 35
18. Värmland VLFSF	Ordf. Per Olov Halvarsson	Ordf. Gärdesgatan 8 C 672 00 Ärjäng tel. 0573/171 30
19. Västerbotten VBFSF	Ordf. Sven Albin Skr. Ebbe Engström	Ordf. Myrgatan 14 930 50 Boliden tel. 0910/611 57
20. Västergötland VGFSF	Ordf. Lars-Göran Andersson Skr. Maths Johansson	Skr. Budberusgatan 10 531 00 Lidköping tel. 0510/277 01
21. Västmanland VMFSF	Ordf. Olof Jonsson Skr. Claes Dahlström	Skr. Stälverksgatan 62 724 73 Västerås tel. 021/35 27 78
22. Ängermanland ÄMFSF	Ordf. Dan Hedman Skr. Jim Eriksson	Ordf. Albäcksgatan 35 A 852 36 Sundsvall tel. 060/12 96 34
23. Östergötland ÖGFSF	Ordf. Rune Carlsson Skr. Bo Jansson	Ordf. FKST-42, SAAB 581 88 Linköping tel. 013/12 90 20 ankn. 641

RADANNONSER

UTHYRES

FLYG HOS OSS!

American Trainer 68 kr/t
American Traveler 81 kr/t
Cherokee 140 81 kr/t
Cherokee 180 86 kr/t
Flygplanen mörkerutrustade
A-cert 5000 kr
Medlemsavgift 30 kr
Rabattavtal
Ljungbyheds Flygklubb Tel. 0435/408 19, 402 89,
407 00

FLYGPLAN UTHYRES

SE-FHO Cherokee 180 E, IFR-utrustad, 135 kr/tim
Bokning hos Stockholms Flygklubb 08/28 32 46.

RALLYE-FLYGNING I STOCKHOLM

Stockholms Flygklubb kan nu erbjuda följande
RALLYE-flygplan till uthyrning.
RALLYE CLUB 100 hp, mörkerutrustad 84 kr/tim
RALLYE-COMMODORE 180 hp, IFR-utrustad 120 kr/tim
RALLYE-MINERVA 220 hp, IFR-utrustad 129 kr/tim
Subventionerad inflygning och möjlighet att teckna
kontrakt för lägre timpris vid större flygtidsuttag.
Bokning av inflygning och uthyrning. tel 08/28 32 46

KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN

140 klubbar och organisationer, 17 000 medlemmar.

Ansluten till Fédération Aéronautique Internationale (FAI) 70 medlemsländer, över en miljon medlemmar.

KSAK ordf: Olle Karleby

Styrelse: ordf. Åke Sundén

v. ordf. C-M Magnuson

SEKRETARIAT

Postadress: Box 1212, 111 82 Stockholm.

Gatuadress: Skeppsbron 40

Tel: 23 23 65 (vx), Postgiro 555 70-6

Generalsekreterare: Tore Lundberg

Sekreterare: Aina Jansson

Informationschef: Stig Yngve

Kassa: Kerstin Mannerfeldt

Medlemsbyrå: Mary Monstedt

Fallskärmsärenden: Jill Holmström

MOTORFLYGAVDELNINGEN

Chef: Gösta Eriksson

Assistent Bengt C:son Bergman

Sekreterare: Karin Boberg

Flyglärarskolan:

KSAK — Linköping

Box 45, 590 57 Malmslätt

Tel: 013/985 10

Chefsinstruktör: Hans Andersson

Bitr. chefsinstr.: Harri Jalonen

SEGELFLYGAVDELNINGEN

Chef: Lennart Ståhlfors

Assistent: Bengt Tegnhed

Flygdetaljen: Karl-Göran Klevistigh

Tekn. detaljen: Rolf Lundberg

(Älleberg)

Sekreterare: Maj Lindeberg, Helena

Bringel

Segelflygskolan Älleberg:

Box 40, 521 00 Falköping

Tel: 0515/371 51

FÖRSÄLJNING

Service — Motor

Arne Nylén

Knut Scherman

Service — Segel

FRIVILLIGA FLYGKÄREN (FFK)

28 flyggrupper, 224 flygplan

Kårchef: Gösta Eriksson

TILL SALU

MUSCHA standard

Sveriges snyggaste SE-TDN full instrumentering.. Grundöversedd. Hel-täckande vagn. Passar även Bergfalke. Allt i top-penskick.
Svar till: Kjell Lindgren, 0303/361 44

CESSNA 172 REIMS ROCKET CESSNA 150

Vi vill sälja: SE-FBS 172 Reims Rocket med bl. a. IFR, ADF och intercom. utr. årsm. 68, gångtid 2300 tim. Kvar på m. 700 tim.
SE-ESY 150 med bl. a. mörkerutr. årsm. 66, gångtid 3100 tim. Kvar på m. 300 tim.
Vi är intresserade av:

CESSNA 172 årsm. 70 el. yngre

Har du några förslag till köp, försäljning eller byte kontakta: Gävlebygdens flygklubb Box 45, 801 02 Gävle.
Ekström Tel. 026/18 93 67 el Oldberg 19 28 79

Propeller Mc Cauley MCM 6950

400 tim. passande till 100 Hp. + 2st fälgar 5" Cleveland. tel. 0755/665 71

PA-22-160 Tripacer

IFR-utrustad, flottörfästen, extratank. Tot gångtid ca 1500 h, motor efter grundöversyn ca 500 h. Närmare upplysningar pr tel 033-11 76 80 kontorstid.

RADIOTELEFONERING

Handbok för privatflygare

Välkänd — och synnerligen uppskattad som lärobok i ämnet. Rekommenderas av Teleskolan, Lfv. och KSAK. Tacker helt teorikraven för erhållande av såväl allmänt som begränsat radiocert. Innehåller ex vis fullständiga radiotrafikexempel på både svenska och engelska. Dessutom ingående orientering om VOR och NDB, samt information om bl.a. Loran, Consol, Decca, Doppler och Transponder. Pris 35:— inkl. moms. Vid köp av minst 5 ex samtidigt 30:—/st.

Bernt Thenör, Våxnäsgatan 1, 653 40 KARLSTAD
Postgiron 71 37 48-2. Tel. 054/18 34 45.

CESSNA

tel. 042/789 70. Sven Andersson, Böketofta Flygförening.

SF 26 m/64

inkl. instrument och vagn men ej kapell.

K 8 modell/63

inkl. instrument.
Svar till Uppsala flygklubb, Box 99, 751 03 Uppsala
förfrågningar 18—21. Stefan Suvero 018/35 54 49.

MS RALLYE CLUB

1968 ca 2900 tim. Kvar på motorn ca 700 tim.
Radio King KY 95. Flygplanet är i utmärkt skick.
Greger Ahlbeck, LTHF, Flygfältet 241 00 ESLOV

BEAGLE AUSTER 6A

1964-års modell. TT 700 tim. Bogserutr., skidor, KY-95 radio, besiktad till maj 1974.
Tel.: 0933/102 25, 090/19 22 30.

CONTINENTAL C85-12

säljes i delar. (Vevaxel såld.) Stålpropeller.
MC CAULEY med journal.
Tel. arb. 0691/326 05, bost. 0691/202 17, 324 25

CESSNA F150G-67

Totalt skrov 1.680 tim. Mörkerustr. kvar på motor 1100 tim.
031/11 79 22 0589/500 75
Erikssons Maskiner, 732 00 ARBOGA

Cessna 180 SJO

TT 1770 t, kvar på motor 1130 t, mörkerutr., EGT Ky 95, hjul, skidor, EDO 2870. Nybesiktigad.
08/62 34 30 0764/520 94

BEAGLE PUP 150

800 TT, mörkerutr., King KX 160 VHF/VOR.
Visas på Bromma flygplats.
Tel. 063/10 02 94 efter kl. 17

PA-18-150

med 0-ställd motor. Svar till I prima skick.

FLYGINSTRUKTÖRSKURS

KSAK anordnar i samverkan med Skolöverstyrelsen samt Luftfartsverket en kurs för utbildning av flyginstruktörer.

Tid: 18/2—6/4 1974

Plats: Linköping

Fordringar: B-cert i ett år eller B-cert med minst 300 tim.

Kursen är statsunderstödd. Kursavgift ca 5 000:—
Ansökningshandlingar sändes på begäran.
Närmare upplysningar lämnas av

KSAK

Box 1212, 111 82 Stockholm
Tel. 08/23 23 65

Anmälningstiden utgår 3 november 1973

PA 22-150 TRI PACER

1600 tim. kvar på motorn. Radi KY 95.
0281/131 21 eller 103 09 Lindvall 203 82 efter kl. 17.00

FLY TIL SALG

Gardan Horizon GY 80/160, IFR reg. Total tid siden ny 900 timer. Full 4-sædet, helmetal med opr. understeel, Constant speed propel, Intercommunication. Long range tank Meget fin stand. Sv. kr. 49.500:— ab københavn.
Yderligere oplysninger:
Jørgen Clausen
Drosselvej 5, 3600 Frederikssund
Danmark.

CESSNA 172

NAFK, Box 9046, 600 09 NORRKÖPING

• När du skriver till Flygrevyn
ange då också adress och telefon-
nummer!

FLYGTJÄNST

CONTINENTAL
utbytesmotorer, reservdelar

CESSNA
tillbehör och reservdelar

KING ARC NARCO
radioutrustningar

MITCHELL
autopilot

WARD AERO
tändkablar för samtliga flygplanstyper

Flygplansskidor
oljefilter
bromsbelägg

Bromma flygplats
161 10 Bromma 10
08/98 19 50

ÖNSKAS KÖPA

Flottörer til Cub-J-3

önskes kjøpt. Gjerne skadet. Henv.: Helge Brun, Oscarsgt 76 B, Oslo 2.

MFI-PB

Skadad eller med utgången motor. Ev. delar till MFI-9B.
Tel. 0520/820 15 Olov Olsson

• Ingen flygtidning i Skandinavien
läses av så många som Flygrevyn.

På Den Danske Luftfartsskole er
enkelte pladser ledige

for svenske elever på dagkursus til B-certifikat, der starter den 21. august og afsluttes den 28. november 1973. TOTAL KURSUS-PRIS: Svenske kr. 930,00.

For B-certifikatindehavere starter INSTRUMENTBEVIS den 29. november 1973 og afsluttes den 12. marts 1974. TOTAL KURSUS-PRIS: Svenske kr. 875,00.

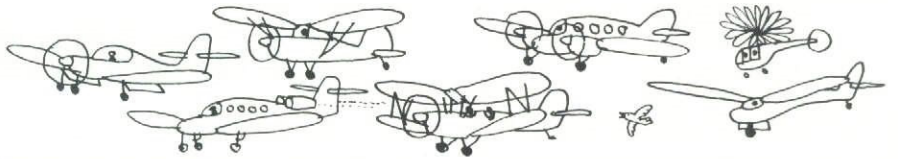
For B+I-certifikatindehavere starter C/D-dagkursus den 13. marts og afsluttes den 4. juni 1974. TOTAL KURSUSPRIS: Svenske kr. 665,00.

Undervisningen er statsstøttet og statskontrolleret. Godkendt af Luftfartsvæsenet i Danmark og Luftfartsverket i Sverige. Kursus følger ICAO rekommanderet TRAINING MANUALS. NB: Godkendt Linktræning til B+I kurser pr. time Svenske kr. 45,00.
Forlang nærmere oplysninger.

DEN DANSKE LUFTFARTSSKOLE

ELLEBJERVEJ 138,
2450 København SV.
Telefon (01) 30 10 14.

FOLLOW ME



• Detta är prototypen av Draken, som nu har blivit museiföremål hos Lennart "Svedino" Svedfeldt. Flyghistorikerna mullrar. Follow me tycker att sagda historiker ska hålla ihop bätte och kämpa, då får ni Drakar också! För övrigt ett Grattis till trollkarlen i Ugglarp, Halland.

• **HOPPLA.** I förra Follow me-spalten berättade vi om Flygande loppan. Många brev har kommit. Tack! Vi redovisar bitar ur dem i ett kommande Follow me. Apropå brev så vill jag starkt understryka att brev är välkomna. Men snälla flygarvänner, skriv era adresser och telefonnummer!

På annan plats i det här numret berättas om EAA. Inget kan vara riktigare än att hembyggnad nu sätter oerhörd fart här i landet. Men låt oss upprepa: Bygg inget svart och bygg inte utan att ha ordentlig kontakt med EAA!

• **ELAKHETER** tycker inte Follow me om. Men telefonsamtal har sagt att vi varit elaka. Jaså. Sanningar kan vara elaka.

• **EN IDÉ:** — Alla svenska skolflygplan är alldeles för lätta att flyga! Fram för en typ av t.ex. MFI 15:s karaktär, riv bort noshjulet och ge kärran ett sporrhjul. Då kan killarna lära sig att flyga på riktigt. Alltså så att dom kan klara både Cessnor och Pipare i svåra situationer.

Det är Olle Åhnstrand som föreslagit Follow me detta. Olle vet vad han talar om. Kom med synpunkter, snälla flygarfolk! Är det förresten nån som kom-

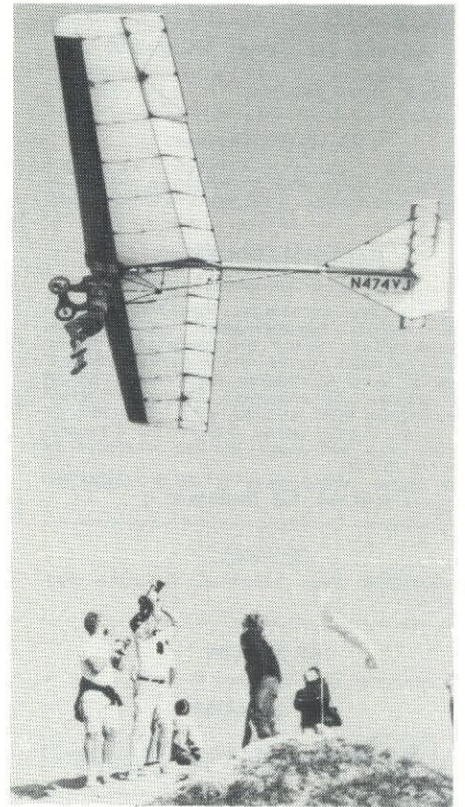
mer ihåg att Sk 11, Tiger Moth, ansågs "för snäll" när den fanns i flygvapnet?

• **OCKSÅ EN SANNING.** Vi pratade hembyggnad med Olle Åhnstrand. Han sa: — Det är bara en av Jodel-maskinerna som har havererat, eljest är de hembyggda maskinerna befriade från haverier.

— Hembyggda flygmaskiner är inte alls farligare än fabriksbyggda, tillade Olle. Men så är hembyggarna också ordentligt medvetna om de egna flygplanens kapacitet. Och de vet hur de verkligen ska flygas!



• Alla brevvännen! Någon av er vet kanske något intressant om den här tyska kärran, som har snurrar framför höjdrodret och motorn bakom cockpit. Det enda Follow me fått veta är att maskinen heter Pöschel 300.



• SPRING OCH DU ÄR I LUFTEN!

Originella flygande apparater finns det gott om. Flygapparaten på nästa bild väger bara så där en 45 kg och startas genom att flygaren springer några raska steg och planet lyfter sin man. Underverket är konstruerat av en herre vid namn Volmer Jensen, som vi tycker låter danskt, men han bor på 1515 Ard Eevin Avenue, Glendale, California USA 91202, om nu någon vill skriva och Be Mr Jensen berätta mer. En byggsats kostar 400 dollar. 400 timmar tar det att bygga underverket, som tillåter sin flygande man att göra långa flygturer. Nejdå, varken landning eller start är svårt, skriver en Mr John Underwood till Follow me. "The pilot merely takes a few quick steps forward into the wind and he's airborne". Landningen ska vara lika enkel, skriver han. Och tillägger att detta är det närmaste man kan komma en fågels sätt att flyga.

Man ska tro på vad man läser, heter det. Och visst ser det trevligt ut.



GRUMMAN AMERICAN AVIATION presenterar i 1973:



American Trainer American Traveler

Goda flygegenskaper, driftsäkerhet, bra service, låga drifts- och underhållskostnader, snabbhet, komfort, låga priser.

Har du hört det förut?

Övertyga dig själv!

Tag kontakt med oss för en demonstration och en offert.

Några tekniska data:

Motor, Lycoming

Totalvikt

Tomvikt

Nyttolast

Bagage

Maxhastighet

Marschfart (75% effekt)

Stallhastighet

Bränslemängd

Aktionstid

Aktionssträcka

American Trainer

2-sitsig

108/115 hk

708 kg

444 kg

264 kg

45 kg

232 km/t

200 km/t

97 km/t

83 liter

3,52 t

700 km

American Traveler

4-sitsig

150 hk

999 kg

545 kg

454 kg

54 kg

241 km/t

225 km/t

93 km/t

140 liter

4,28 t

965 km



Generalagent i Skandinavien

BOHNSTEDT-PETERSEN A/S

DK-3400 Hillerød · Danmark · Tlf. (03) 26 33 55

Gertsson Patrik

Box 28

280 60 BROBY



***”Jag sitter säker i sitsen
med Svenska Flygfält i handen”***

Svenska Flygfält innehåller bl.a. uppgifter om:

- 190 flygfält
- Radiofrekvenser
- ADF, VOR etc frekvenser
- Fältbeskaffenhet
- Hinder
- Telefonnummer
- Servicemöjligheter
- Logimöjligheter

Kartor: Översiktskartor (flerfärg) i skala 1 : 250 000

Flygfältskartor (flerfärg) i skalorna 1 : 10 000, 1 : 20 000 och 1 : 50 000

Pris endast 75:-!

Rättningsjänt 15:—/år



Kungl Svenska Aeroklubben

KSAK Service - Motor
Skeppsbron 40, 111 30 Stockholm
Tel. 08-23 23 65