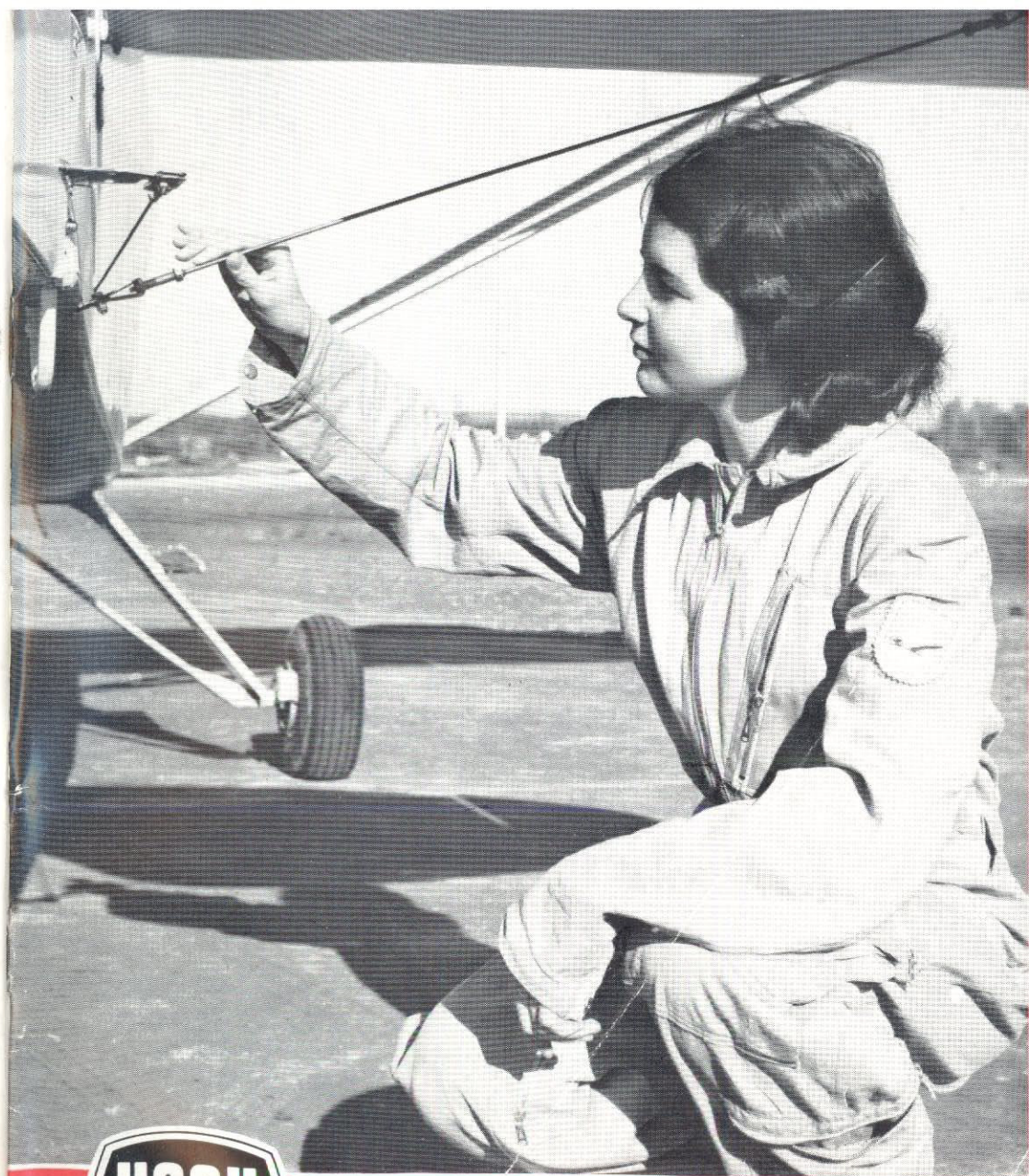




**KSAK:s**

*flyg  
lotteri  
startar  
oktober*



NUMMER **5** ARGÅNG 6 • SEPTEMBER 1963



## VI BETJÄNAR

flygplanägare med tillsyner, översyner och reparationer av flygplan, helikoptrar, motorer och hjälppapparater

## NYA FLYGMOTORER UTBYTESMOTORER

Lycoming  
Continental

Lycoming O-235-C1B, O-320  
Continental A65, C85, O-300

## RESERVDELAR

### MOTORER

Lycoming  
Continental  
Franklin  
Cirrus  
Gipsy

### GENERATORER

Bendix  
Delco Remy

### FÖRGASARE

Marvel  
Stromberg  
Hobson  
Zenit

### MAGNETER

Bendix Scintilla  
Eisemann  
Case-Slick  
BTH

### VACUUMPUMPAR

Pesco  
Airborne Mechanics

### PROPELLERREGULATORER

Woodward

### STARTMOTORER

Bendix  
Delco Remy

### PROPELLRAR

Hartzell  
Mc Cauley

## AN-, MS- och NAS STANDARDMATERIEL

## AGENTURER:

Bell Helicopter Company  
Costruzioni Aeronautiche  
Giovanni Agusta  
Dornier-Werke

Lycoming  
Kollsman Instrument Corp  
Sun-Air Electronics

Välkomna med förfrågningar och order

# OSTERMANNS AERO AB

## BROMMA FLYGPLATS

Postadress: Bromma 10 – Godsadress: Sundbyberg

Tel: 28 28 40

## Hänt i luften...

Kungariket Sverige lär ha varit stängt i sommar, åtminstone om man får tro herrar dagspresskäsörer. På KSAK är man beredd att ge käsörerna rätt. Hur skulle svenska folket eljest ha hunnit med att flyga så mycket, så ofta och så länge!

KSAK-NYTT har inte kommit ut sedan i maj (allt enligt planerna). Klichémakare Fägerblad har haft semesterstängt och flugit på 50-årssemester till sydligare nejder. Boktryckare Skalin har luftat sitt nyförvärvade A-cert och semesterat i England samt i luften över Mellansverige. Red har själv haft semester, bl a vid Radio-VM och Linstyrnings-EM i Belgien.

Under tiden har man haft SM i motorflyg i Norrtälje, NMT i Finland, Segelflyg-SM på Älleberg och landets första tävling för segelflygerskor i Norrköping. Fallskärmsklubben har tävlat internationellt i Västerås och modellflygarna har vartenda veckoskifte haft stora eller små tävlingar, i Sverige eller ute i Europa.

Ingrid Pedersen och Olle Ringstrand har (var för sig) flugit enmotorigt i polartrakterna, och Älleberg har utbildat nya segelflyglärare och byggledare, som nu skall ta hand om den ständigt ökande segelflygutbildningen ute på klubbarna, där man under hela sommaren gjort utomordentliga prestationer i Rikssegelflygtävlingen och kampen om NIKE.

## ...och på marken

Kriget om flygplatsavgifterna och utredning om flygväderlekstjänsten för allmänflyget har inneburit betydelsefulla sommarjobb både för luftfartsstyrelsen och för KSAK, och på det internationella planet kan främst noteras ICAO-konferensen, där allmänflyget erkändes som en faktor att räkna med i den framtida planeringen.

Frivilliga Flygkåren har haft en stor länsflygchefskurs på Rosersberg, och modellflyget,

## Omslaget:

Kari tycker att besiktningen före flygning är viktig.  
Foto: Harald Millgård.



## SEKRETARIATET

öppet

april–september 8.30–16.00

oktober–mars 8.30–16.30

lördagar stängt

KSAK

Skeppsbron 40, Stockholm C

Tel: 08/23 23 65

rekryteringsbasen för allt framtida flygintresse, har äntligen fått möjligheter att utbilda en kull instruktörer, den första sedan modellflyget 1959 berövades sitt statsanslag.

KSAK:s målmedvetna arbete på att höja flygsäkerheten har ytterligare aktualiserats genom sommarens haverier och tillbud, händelser som krävt omfattande utredningar, liksom verkliga och förmenta gränsöverträdelser i avseende på yrkesmässig flygning.

På KSAK-sekretariatet har man vidare hunnit långt med förberedelserna för Flyglotteriet — som startar i oktober. Linkstrainern i KSAK-huset har tagits i bruk och de första instruktörerna har utbildats. Slutligen har medlemsregistret lagts om till databehandling, vilket också väntas medföra en efterlängad förenkling av systemet för redovisning av årsavgifterna från de KSAK-anslutna klubbarna.

Flertalet klubbar har i tid inkommit med det begärda underlaget, men några flygklubbar har icke levererat registeruppgifterna. Red undrar just vad deras medlemmar skall säga, när de inte får septemnumret av KSAK-NYTT, det hittills ojämförligt största och innehållsrika, som behandlar en hel del av det som hänt privatflyget i luften — och på marken — sommaren 1963.

Red



Organ för  
Kungl. Svenska Aeroklubben  
och  
Frivilliga Flygkåren



Utkommer med 8 nummer per år under månaderna febr-maj och sept-dec.

Utgivningsdag omkr den 20 i utgivningsmånaden.

Manuskript till text och annonser bör vara KSAK-NYTT tillhanda den 1 i utgivningsmånaden.

Redaktör och utgivare: Georg H Dérantz.

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

Prenumerationspris: 5 kronor per helår. Prenumerationsperioden omfattar enligt årsmötesbeslut tiden 1 april-31 mars nästföljande år. För prenumeranter som tillkommer efter den 1 april kan tidigare under året utkomna nummer icke garanteras.

Lösnummer: Tidigare utkomna nr i mån av tillgång 1 krona per ex.

#### Annonsformat och annonspriser:

Baksida, 2-färgs .... 750: -  
Omslagets innersidor,  
2-färgs ..... 600: -  
D:o, svart ..... 500: -  
1/1-sida (130x185 mm) 350: -  
1/2-sida (130x 90 mm) 230: -  
1/2-sida ( 62x185 mm) 230: -  
1/4-sida (130x 45 mm) 125: -  
1/4-sida ( 62x 90 mm) 125: -

Radannonser (spaltbredd 62 mm) 1: 70 per mm.  
(Anslutna flygklubbar, deras medlemmar och KSAK:s direktanslutna medlemmar får 35% rabatt på icke kommersiella radannonser.

Klichéer: raster 120 linjer/tum.

Strängnäs Tryckeri AB 1963

## Nytt från LFS

### Flyghaverier

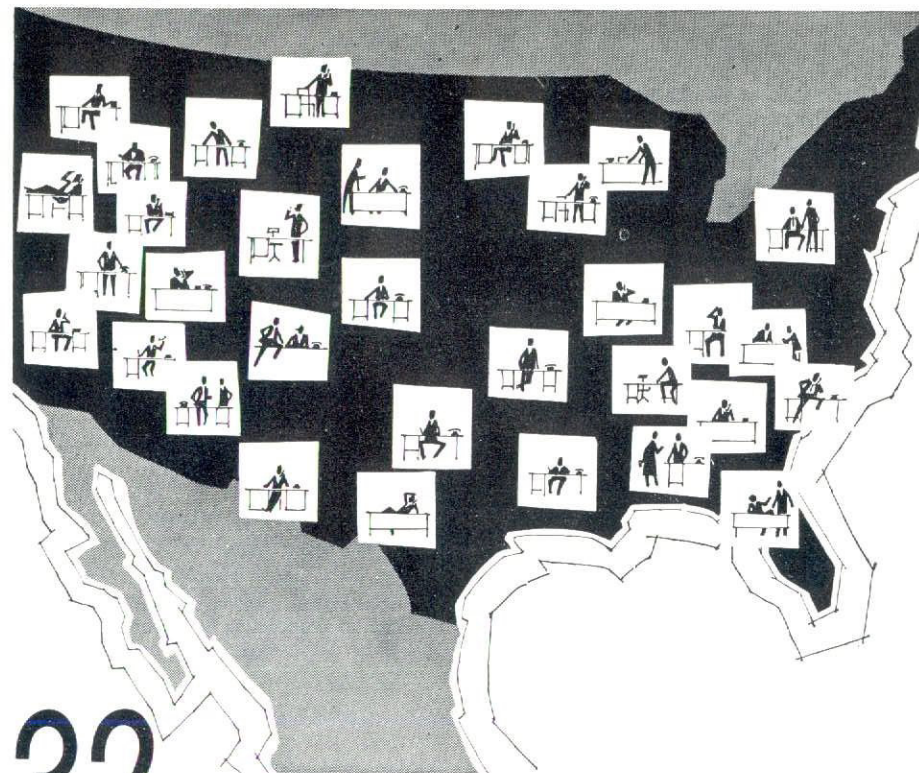
Förra året inträffade det vid tre tillfällen att mindre flygplan havererade, när de framfördes bakom trafikflygplan vars motorer var i gång.

På Bromma passerade en Piper Cub L-4 bakom en parkerad Convair 440 på ett avstånd av ungefär 75 meter. Föraren i Convairen gjorde sig beredd att köra ut för start och körde flygplanets ena motor med förhållandevis högt varv. Propellerströmmen träffade Cubens vänstra sida. Samtidigt låg vinden in snett bakifrån och från vänster. Cuben ställde sig på nosen ett 10-tal meter efter det att den passerat trafikflygplanet. Propellerströmmen från trafikflygplanet torde ha varit en av orsakerna till att Cuben havererat. Andra bidragande orsaker kan ha varit dels att föraren i Cuben sannolikt ansatt flygplanets högra hjulbroms för häftigt i avsikt att stoppa den vänstergir, som trafikflygplanets propellerström synes ha initierat och dels vinden snett bakifrån. Föraren av Cuben hade vid tillfället en flygtid av ungefär 150 timmar.

På Torslanda kördes en annan Piper Cub L-4 från hangaren ut för start på bana 32. På stationsplattformen stod en Convair 440 med motorerna i gång och med stjärten riktad mot taxibanan mellan hangaren och stationsplattformen. Ombord på Convairen befann sig teknisk personal sysselsatt med kontroll av propellerarnas reverseringsanordningar. Tillstånd för kontrollkörning av motorerna hade ej inhämtats från trafikledaren, varför denne inte kände till att sådan avsågs företagas. Ej heller hade teknikerna ombord på Convairen avdelat någon person att hålla uppsikt på området bakom flygplanet. Cuben saknade radio, varför trafikledaren hade anmodat föraren att invänta signaler, innan han körde ut på bana 22 och sedan ut på bana 32. Föraren på Cuben erhöll gröna blinkar från kontrolltornet och fortsatte utkörningen. Han observerade att Convairen hade i varje fall en av motorerna i gång. Strax här efter ställde sig Cuben på nosen och ena vingen, varefter den föll tillbaka på sporrhjulet. Avståndet mellan flygplanen var därvid ungefär 55 meter. Föraren av Cuben säger sig ha uppfattat att signalerna innebar att Convairen var uppställd på sådant sätt att propellerströmmen inte skulle störa hans utkörning. Signaler av detta slag innebär emellertid endast att ett flygplan kan föras vidare i enlighet med tidigare lämnade direktiv. Föraren måste — i synnerhet då, som i detta fall, radio saknas ombord — själv ansvara för att hans flygplan icke kommer i risksituation i förhållande till exempelvis markhinder eller propellerströmmar från andra flyg-



...MED SAS I USA

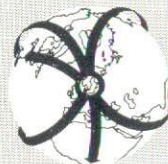


## 32 SAS-KONTOR TILL ER TJÄNST I USA

Välkommen med oss till USA. Som SAS-passagerare har Ni inte mindre än 32 kontor över hela USA som står till Er tjänst med råd, upplysningar och sakkunnig vägledning i lokala frågor. Redan när Ni planerar resan hos Er resebyrå, kan Ni dra nytta av den SAS-service, som är en följd av SAS goda USA-kontakter t.ex. fribokning av hotell och förstklassiga rundresor till låga priser.

Till USA flyger Ni med SAS DC-8 Jet Express på ca 10 tim. Det finns upp till 3 SAS-förbindelser om dagen att välja mellan.

TALA MED RESEBYRÅN  
ELLER NÄRMASTE SAS-KONTOR



Skandinavien  
i världens centrum  
TACK VARE



# SAS

plan. Föraren av Cuben hade vid tillfället en flygtid av ungefär 65 timmar.

På Midlanda parkerades en Piper PA-22 ungefär 45 meter bakom en Convair 440 med högermotorn i gång. I PA-22:an medfördes ett paket, som skulle föras vidare med Convairen. Föraren i PA-22:an insåg risken av att befinna sig bakom Convairen, varför han snarast, i samband med att paketet avlämnades, per radio begärde och erhöll tornets tillstånd att taxa undan flygplanet. Han påbörjade taxningen, varefter han svängde flygplanet åt höger. Samtidigt startade föraren i Convairen den vänstra motorn och påbörjade sin uttaxning. Först därefter begärde föraren i Convairen från tornet instruktioner angående taxningen. När PA-22:an befann sig ungefär 30 meter från Convairen träffades den snett bakifrån och från vänster av Convairens propellerströmmar. Samtidigt låg vinden med en styrka av ungefär 20 knop in från samma håll. PA-22:an ställde sig på nosen och vänster vinge, varefter den slog över på rygg. Föraren av PA-22:an hade vid tillfället en flygtid av ungefär 2 700 timmar.

### Blanketter för haverianmälan

Luftfartsstyrelsen har under den gångna vintern till ägare och innehavare av luftfartyg utsänt en omarbetad blankett för anmälan av haveri med motorflygplan och helikopter respektive segelflygplan (blankett Lfs Li 137a. *Utgåva 2.* respektive 137b. *Utgåva 2.*). Styrelsen anholder att dessa blanketter i fortsättningen användes vid haverianmälan och att de *fullständigt ifyllda* insändes i *tre exemplar* till styrelsen. Ytterligare exemplar av respektive blankett kan rekvideras från Materialförvaltaren, Kgl luftfartsstyrelsen, Stockholm 12.

(INFO 56/63)

### Prov med olika typer av ljusfyror för markering av högmaster

I samband med prov för erhållande av lämpliga blinkljusfyror för markering av högmaster har TV-masten vid Krokek (5841N 1628E) på olika nivåer försetts med vita respektive röda blinkljusfyror av olika fabrikat. Blinkfyror, som hållas tända hela dygnet, ger 60 blinkar/minut.

Luftfartsstyrelsen är angelägen om att erhålla uppgifter angående respektive blinkfyroras effektivitet såväl under dagar som under mörker och är tacksam att successivt få del av flygförarnas erfarenheter under provtiden, som beräknas pågå 1 augusti—1 december 1963.

Flygförare kan avhämta rapportformulär vid närmaste civila flygtrafikledning, där de även bör avlämnas efter ifyllandet.

(INFO 57/63)

### Flygplan med träkonstruktion

I Sverige liksom i många andra länder har luftfartsmyndigheterna haft uppmärksamheten riktad på det faktum, att hållfastheten hos limfogar i träkonstruktioner i flygplan blir nedsatt genom åldrande. Ett flertal haverier ha skett i utlandet med äldre flygplan byggda av trä (både motor- och segelflygplan) p g a brott i limfogar under flygning.

I avvaktan på resultat av nu pågående utredning meddelas härmed följande. Flygplan tillverkade före år 1950 och byggda helt eller delvis av trä, vars balkar i vingar och stjärtparti icke äro byggda av solitt trä eller vilka ha andra huvudelement hopfogade medelst limfogar komma efter import till Sverige att göras till föremål för en speciellt noggrann undersökning beträffande limfogarna i samband med grundbesiktningen, innan svenskt luftvärdighetsbevis utfärdas. Denna undersökning, som sker på flygplanägarens bekostnad, blir i viss utsträckning materialförstörande och därmed kostsam.

(INFO 62/63)

### Luftfartsstyrelsens årsbok

Luftfartsstyrelsens årsbok för år 1962 har nu utkommit och kan rekvideras från Kgl luftfartsstyrelsen, Kamrerarkontoret, Stockholm 12. Pris 10 kronor.

(INFO 63/63)

### Utbildningsprotokoll

Luftfartsstyrelsen har fastställt följande två nya protokoll.

*Protokoll över utbildning av privatflygare på ny flygplantyp* (Lfs Li 190 *utgåva 2*). Detta protokoll skall hädanefter följas vid utbildning av privatflygare på ny flygplantyp.

*Protokoll över utbildning på sjöflygplan* (Lfs Li 233). Detta protokoll skall tillämpas vid all utbildning på sjöflygplan. I de fall eleven icke tidigare är utbildad på aktuell typ i landversion skall även det ovan angivna protokollet följas.

Protokollen skall, såsom tidigare, efter avslutad utbildning ifyllas och *insändas* till luftfartsstyrelsen av respektive flyglärare.

I de fall där utbildningen avsett utökning av certifikatets giltighetsområde skall förarens certifikat även bifogas.

Protokollen kan rekvideras från Materialförvaltaren, Kgl luftfartsstyrelsen, Stockholm 12.

(INFO 64/63)

## Kriget om flygplatsavgifterna

I förra årets statsverksproposition anmälde kommunikationsministern statskontorets uppdrag att undersöka luftfartsverkets organisation och kostnader i syfte att bland annat åstadkomma besparingar vid flygplatsernas drift. Med hänsyn till den fortgående standardökningen ansågs icke oväsentliga avgiftshöjningar motiverade. Statskontoret erhöll därefter ett särskilt uppdrag att undersöka luftfartsverkets ungefärliga intäkter och kostnader för flygverksamhet med mindre flygplan. Denna undersökning har bland annat tagit sikte på småflygplatserna.

Beträffande småflygplatserna kan man väl knappast tala om någon standardhöjning som kan motivera en avgiftshöjning. I syfte att motverka dylika avgiftshöjningar och snarare åstadkomma avgiftssänkningar i vissa avseenden, t ex ifråga om belysningsavgifterna, gjorde KSAK i dec 1962 en underdånig framställning, som gick ut på att luftfartsstyrelsen skulle få Kungl Maj:ts bemyndigande att vid nyttjande av luftfartsverkets anläggningar medge nedsättning för KSAK och anslutna flygklubbar. Därvid framhölls bland annat att för privatflyget och det lätta flyget överhuvudtaget kraven på flygplatser och markorganisation är tämligen blygsamma. För denna verksamhet krävs sålunda ej de dyrbara anläggningar vid luftfartsverkets flygplatser, som kommit till stånd för att betjäna trafikflyget. I de avgifter, som uttagas av flygplan, tillhörande det lätta flyget, är emellertid i vissa fall inberäknat avskrivning på nämnda anläggningar vilket medför att avgifterna blir orimligt höga. Detta har en hämmande inverkan på en sund utveckling av det allmännyttiga lätta flyget och är i vissa fall till men för flygsäkerheten. Som exempel härpå anfördes de höga kostnaderna för användning av flygplatsbelysning vid mörkerflygning, där den egentliga driftskostnaden endast utgör en bråkdel av belysningsavgiften. Följden härav blir ef-

tersättande av utbildningen i mörkerflygning och tendens att utföra mörkerlandning på andra fält, som saknar belysning.

KSAK framhöll att starka skäl talade för att de avgifter, som uttagas av det lätta flyget, beräknas utan avseende på avskrivning av anläggningskostnaderna.

### Luftfartsstyrelsens yttrande

KSAK:s framställning remitterades till luftfartsstyrelsen som därvid framhöll att styrelsen delade KSAK:s uppfattning att KSAK:s och anslutna flygklubbar verksamhet var av stort värde för landet i många avseenden, vartill hänsyn tagits vid bestämmande av flygplatsavgifter för småflygplan — endast 100 kr för årskort. Syftet har varit att årskortsavgifterna i första hand skulle täcka av småflyget förorsakade särkostnader, dvs i huvudsak de sk småflygplatserna. Årskortsavgifterna måste emellertid anses vara för låga. Det finns således i stället anledning att göra en måttlig justering uppåt av dessa avgifter.

Däremot förklarade luftfartsstyrelsen sig medveten om att belysningsavgifterna kan bli väl betungade för det lätta flyget. En utredning angående eventuell omkonstruktion av belysningsavgifterna pågår. Resultatet torde bli en viss rabattering av avgifterna för småflygplan.

Så långt luftfartsstyrelsen.

### Statskontoret på krigsstigen?

Den omnämnda utredningen inom statskontoret har utmynnat i — märk väl — inte ett förslag men väl en beräkning över hur stor avgiftshöjning som skulle krävas för att småflygplatsernas ekonomi skulle gå ihop.

Utredningen har omfattat Backamo, Eslov, Norrtälje, Näsinge, Varberg, Visingsö, Vängsö och Örebro flygplatser. Därjämte har undersökning gjorts beträffande särskilda utgifter som småflyget åsamkat drif-

# SAAB

# NORRKÖPING

## i nyttoflygets tjänst

SAAB i Norrköping har utvecklats till ett centrum för svenskt nytto- och privatflyg. Här ligger försäljning, reparations- och serviceverkstad och ett fullständigt reservdelslager för SAABs försäljningsprogram ifråga om lätta flygplan och helikoptrar. Här finns folk, som kan flyg och gärna ger alla upplysningar Ni kan behöva för att välja just den flygmateriel, som motsvarar Era anspråk och behov. SAAB representerar helikoptertyperna Hughes 269A och Alouette II och III samt flygplanen Pilatus Porter och Morane-Saulnier Rallye.

Reparations- och serviceverkstäderna är utrustade med alla moderna hjälpmedel. Yrkesskickliga flyg- och motortekniker med mångårig erfarenhet kompletterar bilden av en noggrann och kvalitetsmedveten flygverkstad.

Sänd mig närmare upplysningar om

Namn: .....

Adress: .....

Postadress: .....

SVENSKA  
AEROPLAN  
AKTIEBOLAGET  
*Helikopteravdelningen*  
Kungsängens Flygplats,  
Norrköping  
Tel. 011/600 42

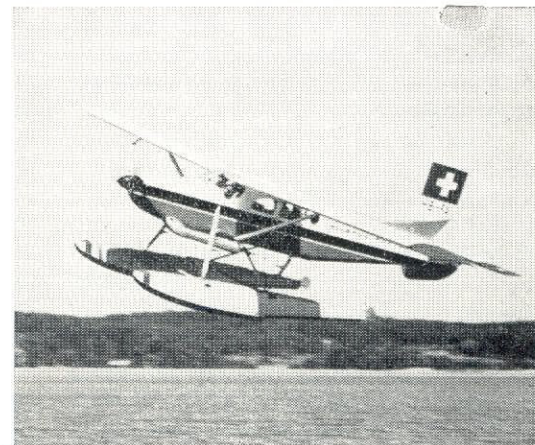
*När SAAB  
väljer privat-  
och nytto-  
flygplan för  
den svenska  
marknaden  
är det många  
års erfarenhet  
som avgör!*

### PILATUS PORTER

Ett högvingat STOL-plan med antingen Lycoming GSO-480 B1A6 förbränningsmotor eller Turboméca Astazou II turbomotor. Pilatus Porter är det första schweiziskbyggda flygplan, som köpts av ett amerikanskt flygbolag. Planet har redan efter en kort tid fått mycket beröm för sina goda egenskaper och sin stora användbarhet.

#### DATA OCH PRESTANDA:

Startsträcka: 130 m  
Landningssträcka: 100 m  
Marchfart: 200 km/tim  
Last: 425 kg eller 5-7 passagerare  
Aktionsradie: 1200 km



### HUGHES 269A

Hughes 269A är den verkliga ekonomihelikoptern. Den tillhör en helt ny storleksklass och är särskilt billig i drift och underhåll. Grundskolning för privatcertifikat kostar med denna helikopter ca 7.000 kronor. En finess är att motorn kan köras utan att rotorn är inkopplad, vilket är värdefullt vid varmkörning och korta uppehåll.

#### DATA OCH PRESTANDA:

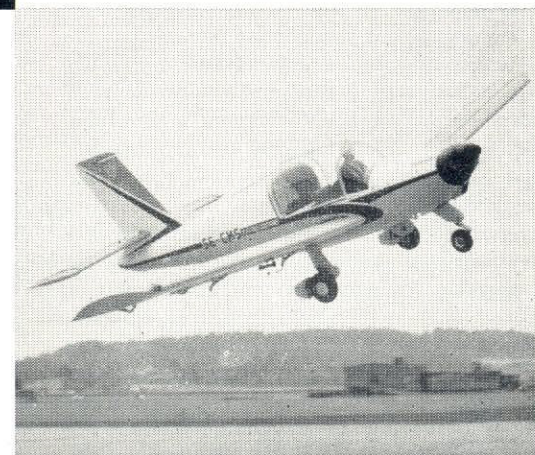
Motor: 4-cylindrig Lycoming 180 hkr  
Marchfart: 130 km/tim  
Aktionsradie: 400 km  
Tomvikt: 400 kg



### MORANE-SAULNIER RALLYE

Super Rallye är ett synnerligen ekonomiskt tresitsigt rese- och skolflygplan, som är mycket lättluget och säkert. Planet, som är helt i metall, är midvingat med fribärande vinge och medger genom sin korta konstruktion verkligt god sikt. Super Rallye är godkänd för segelflygbogsering. En version med mindre motor finns, Rallye Club.

DATA OCH PRESTANDA:	RALLYE CLUB	SUPER RALLYE
Motor:	100 hkr	145 hkr
Startvikt:	775 kg	850 kg
Marchfart:	185 km/tim	210 km/tim
Stighastighet:	3,0 m/s	5,4 m/s
Max räckvidd:	800 km	1100 km



ten vid trafikflygplatserna, vilka emellertid ansetts bagatellartade.

För budgetåret 1961/62 har resultatet blivit följande.

Inkomster	
Trafikinkomster inkl	
årskort . . . . .	c:a 68.000
Övriga inkomster c:a	76.000 144.000 kr
Utgifter . . . . .	c:a 256.000 kr
Underskott . . . . .	c:a 112.000 kr

Statskontoret anför att för att täcka ovanstående underskott om 112 000 kronor kan exempelvis nu utgående avgifter höjas enligt följande: årsavgifterna för skolflygningsverksamhet och privatflygning med 200 kronor till 300 kronor och för yrkesmässig luftfart med 1 200 kronor till 1 800 kronor samt avgifterna för enstaka landningar med 5 respektive 4 kronor till 10 respektive 8 kronor.

Med utgångspunkt från nuvarande antal flygplan och nuvarande landningsfrekvens skulle därvid erhållas en ökning av inkomsterna med 113 000 kronor, fördelad enligt nedanstående uppställning

250 årsavgifter à 200 kronor . .	50 000 kr
35 årsavgifter à 1 200 kronor .	42 000 kr
Avgifter för enstaka landningar	21 000 kr
Summa	113 000 kr

I ovanstående redogörelse har hänsyn icke tagits till räntor samt avskrivningar utom vad avser fordon, maskiner och redskap. Räntekostnader belastar f n icke Luftfartsfonden. Före 1.1.1947 avskrevs samtliga investeringskostnader 100 procentigt med anlåtande av särskilt anvisade avskrivningsanslag från riksstaten. Investeringar i ovan nämnda småflygplatser är därför helt avskrivna. Nedan har emellertid försök gjorts, att konstruera den avskrivningskostnad, som skulle uppstå om nu gällande regler hade tillämpats från början. Avskrivningarna har i första hand räknats på anskaffningsvärdet av byggnader (2 %), belysningsanläggningar (5 %) och övriga fält-

anläggningar (2 %). En räntekostnad efter räntesatsen 5 % har också framräknats.

Följande beräknade kostnader har härvid framkommit:

1. Avskrivningar å byggnader, belysningsanläggningar m m c:a	42 500 kr
2. Ränta å byggnader, belysningsanläggningar, fordon och maskiner m m (5 %) ca	81 500 kr
Summa	124 000 kr

Om hänsyn även togs till sistnämnda, beräknade kostnader skulle alltså underskottet uppgå till (112 000 + 124 000) ca 236 000 kronor. För att uppnå täckning av detta underskott erfordras således en ökning av avgifterna med samma belopp. Detta innebär, att avgifterna skulle behöva höjas med ca 400 % från nuvarande nivå. Uppräknas årsavgiften för skolflygningsverksamhet och privatflygning med 400 kronor till 500 kronor, årsavgiften för yrkesmässig luftfart med 2 400 kronor till 3 000 kronor och avgifterna för enstaka landningar med 15 respektive 12 kronor till 20 respektive 16 kronor erhålles enligt nedanstående uppställning en inkomstökning med ca 246 000 kronor.

250 årsavgifter à 400 kr . . . .	100 000 kr
35 årsavgifter à 2 400 kr . . .	84 000 kr
Avgifter för enstaka landningar . . . . .	62 000 kr
Summa	246 000 kr

Statskontorets utredning har av Lfs remitterats bl a till CFV och KSAK. Chefens för flygvapnet utomordentligt positiva inställning till småflyget är särdeles glädjande. Yttrandet återges i huvudsak i extenso.

#### Flygvapnet emot en avgiftshöjning för småflyget

I föreliggande utredning av statskontoret — vilken anges ha tillkommit i syfte att undersöka, om icke nuvarande avgifter för

mindre flygplan (under 2.000 kg startvikt) är för låga med hänsyn till luftfartsverkets kostnader för hithörande verksamhet — redovisas två alternativ till höjning av avgifterna för landningar och årskort för dessa flygplan. Höjningen av avgifterna — som för privatflygets del uppgår till 100 % resp 300 % i de båda alternativen och för den yrkesmässiga luftfarten till 200 % resp 400 % (vad avser årskort) — har framräknats för att täcka det underskott, som dessa flygplan f n anses åsamka luftfartsverket men synes ske med viss reservation, då fullständiga uppgifter för bedömning av ärendet icke anges föreliggande.

Chefen för flygvapnet finner icke anledning yttra sig i annan mån än utredningen berör krigsmaktens intressen samt i de fall flygplatstaxan göres gällande på militära flygfält. I anslutning härtill bör följande principiella synpunkter framhållas.

Frågan om storleken av småflygets avgifter bör icke enbart ses från snäv ekonomisk

synpunkt utan bör bl a bedömas utifrån dels statens behov av småflyget såväl i fred som i krig, dels småflygets redan nu relativt höga kostnadsnivå, bl a vad avser motorflygutbildning och flygtimkostnader.

Privatflyget, främst i KSAK regi, tjänar flygvapnets och totalförsvarets intressen bl a som rekryteringskälla samt för grundutbildning av flygförare till totalförsvaret. Härutöver gör privatflyget i fred många viktiga samhällsnyttiga insatser, t ex inom skogsbrandbevakningen. Privatflyget fyller i krig, främst inom civilförsvaret, en viktig funktion. Enligt chefens för flygvapnet uppfattning är vissa grenar av privatflyget av sådan betydelse för samhället såväl i fred som i krig att statliga stödåtgärder — vars omfattning bör avgöras med hänsyn till bl a privatflygets betydelse från totalförsvars synpunkt — kan övervägas för att säkerställa en riktig utveckling av småflyget i fred. Åtgärder som sammantaget ökar de redan nu höga flygkostnaderna innebär risk

## Vi är distributörer för eller representera nedanstående välkända fabriker:



Flygplansdäck och slangar



Flygtändstift och verktyg



Flygmotorer och reservdelar



Flygbatteri



Metallpropellrar

WEEMS

Navigationshjälpmedel såsom nav.skiva, transportör, knäblock m. m.



Spännlack och färger, cellulosa och synt.lack

**DUELLS AERO**

Friggagatan 10, Göteborg C, tel. 031/192105

för att privatflygningen främst kommer att bli förbehållen folk i högre ålders- och inkomstlägen. En sådan utveckling motverkar totalförsvarets stigande behov av motorflygutbildad ungdom i lämpliga ålderslägen för tjänst inom bl a försvaret.

Chefen för flygvapnet har således en positiv inställning till privatflyget och har därför tidigare icke tagit någon ersättning av bl a flygklubbarna vid deras utnyttjande av flygvapnets flygfält. Från 1958 har dock den civila flygplatstaxan varit eller av flygförvaltningen gjorts gällande för de militära fälten. Luftfartsverkets årskort har härvid även gällt på dessa fält. Motiven för att göra den civila flygplatstaxan gällande har bl a varit att åstadkomma enhetliga bestämmelser så att flygvapnet icke onödigtvis skulle snedbelastas av en för hög civil flygverksamhet. Flygvapnet har emellertid avgiftsbefriat civila flygplan vid flygningar i totalförsvarets intresse. Härjämte kan flygklubb medges att utan avgift utnyttja vissa militära fält.

När flygvapnet/flygförvaltningen även senare vid ramavtalsförhandlingarna var överens med luftfartsstyrelsen om att avgiftsbelägga småflyget för dess utnyttjande av här ifrågasatt militära fält — trots att flygvapnets kostnader härför får anses såsom försumbara i sammanhanget (samtliga underhållna flygfält hålles nämligen i skick för flygvapnets behov och något mer än vad detta behov kräver garanterar icke flygvapnet) — skedde detta under den förutsättningen att årskortsavgiften skulle hållas på en låg nivå (fn 100:—). Avgiften skulle således icke utgöra någon nämnvärd ekonomisk belastning för privatflyget. I den mån årskortsavgifterna stiger så kraftigt att de motverkar flygvapnets principiella intresse att stödja privatflyget finner chefen för flygvapnet anledning ompröva sin inställning i avgiftsfrågan. Det bör också framhållas att det vid ovan nämnda ramavtalsförhandlingar förutsattes att förslag till taxebestämmelser av gemensam natur skulle utarbetas i samråd mellan berörda myndigheter samt att flygvapnet/flygför-

valtningen skulle erhålla viss del av avgifterna.

Då luftfartsstyrelsen erhåller visst överskott av civilflyget från för reguljär trafik upplåtna militära fält — vilket överskott icke redovisats i utredningen — torde detta kunna motivera att avgifterna sättes låga. Kravet på fullständig kostnadstäckning för privatflyget bör heller icke i alla avseenden upprätthållas i de fall ett klart samhällsintresse föreligger att stödja privatflygets utveckling. Den jämförelse med utlandet som gjorts i utredningen talar även emot en höjning av avgifterna för småflyget. Möjligheterna till kostnadsbesparingar bör även tillvaratagas innan en höjning av avgifterna genomföres. Därvid kan t ex övervägas att överföra icke lönsamma civila småflygfält i kommunal ägo. Principiellt synes privatflygets utveckling i hög grad även vara ett lokalt intresse som torde kunna förväntas få lokalt ekonomiskt stöd inom många delar av vårt land. Om luftfartsverket främst förvaltar och underhåller sådana civila flygfält där reguljär flygtrafik upprätthålles, torde småflyget kunna belastas och bära de särkostnader som uppstår vid dess utnyttjande av ifrågasatt flygfält, Principiellt synes småflyget liksom civilflyget i övrigt dock icke bära belastas med avgifter för att upprätthålla flygsäkerhet av allmän servicenatur, för vilket det allmänna bör svara (jfr småbåtstrafiken och sjöfarten).

Som sammanfattning får chefen för flygvapnet således framhålla

att underlag för en höjning av avgifterna för småflyget icke nu synes föreligga utan ytterligare utredning

att undersökningar bör göras för att skära ned kostnaderna innan avgifterna höjs och att därvid möjligheterna prövas att överföra vissa (icke lönsamma) civila flygfält i kommunal ägo

att om, trots ovan angivna kostnadsbesparingar, en avgiftshöjning befinnes ofrånkomlig en viss subventionering till privatflyget från samhällsynpunkt synes motiverad, vilket främst bör komma KSAK-an-

slutna klubbar till del, t ex genom rabatter av årskortsavgifterna.

### KSAK:s yttrande

Efter ärendets handläggning inom motorflygkommittén framhåller KSAK att ifrågasatt småflygplatser ej tillkommit för privatflygets räkning. De har en gång i tiden tillkommit som reservlandningsplatser för postflyget. Platserna är därför inte alls valda med hänsyn till privatflygets behov och det är knappast att förvåna sig över att en del av dem ej är lönsamma. Alla befintliga flygplatser inom landet fyller emellertid ett visst behov och det är högeligen önskvärt att de bevaras. Sammanfattningsvis anför KSAK

att möjligheterna att överföra småflygplatser till kommunal eller privat förvaltning bör övervägas;

att staten inte nu bör få ersättning för redan avskrivna kostnader;

att en viss statsutgift måste anses motiverad med hänsyn till de samhällsnyttiga uppgifter det lätta civilflyget fyller.

## PRESS STOPP NYTT

Luftfartsstyrelsen har med stor skyndsamt behandlat taxefrågan, tagit avstånd från statskontorets utredning och anslutit sig till flygvapenchefens uppfattning om småflygets allmännyttiga betydelse. Provisoriskt föreslår Lfs, att avgiften för enstaka landningar på större trafikflygplatser höjes från 5 till 7 kronor och på övriga flygplatser från 4 till 5 kronor, medan kostnaden för årskorten för privatflyget höjes från 100 till 200 kronor, allt i avvaktan på 1963 års luftfartsutredning.



### Personalförstärkning på Motorflygavdelningen

Överstelöjtnant Gösta Eriksson tillträdde 1 september en befattning vid KSAK som bitr. kårchef för Frivilliga Flygkåren men med uppgift att tills vidare främst handlägga utbildnings- och flygsäkerhetsfrågor.

Överstelöjtnant Eriksson blev officer 1932 och har bl a tjänstgjort som flyglärare vid Ljungbyhed, på flygstabens utbildningsavdelning, som flygchef vid F 9 och nu senast som stridslednings- och luftbevakningschef vid F 16.

### Samarbetsavtalet SAS-Lufthansa bekräftades hos KSAK

Måndagen den 2 september undertecknades det betydelsefulla generalagentavtalet mellan SAS och Lufthansa, representerade av herrar Heinrich Golcher, J von Frankenberg, A Kristiansen och Sven-Erik Svanberg. Avtalet som bekräftades i KSAK:s lokaler kommer att medföra ännu bättre service för passagerarna och rationellt utnyttjande av flygmaterielen.



## Björn Åhblom, SAS flygklubb, svensk mästare i motorflyg

### Lagsegern till Linköping

Västkusten och Varberg lockade förra året 35 anmälda av vilka 31 ställde upp. Dåligt anflygningsväder hindrade de övriga. Ostkusten och Norrtälje lockade i år ytterligare två, således 37, av vilka 34 ställde upp. Det är en glädjande utveckling att SM dessutom mer och mer får karaktären av "flygfolksfest" där även många icke tävlande möter upp.

Norrtälje och Roslagens flygklubb tog emot med stora famnen och utmärkta lokala

arrangemang. Klubbens synnerligen energiske sekreterare Bo Cederblom, assisterad av minst lika energiska fru Rossi och understödda av hela den nyligen rekonstruerade klubben, offrade mycket tid och mycken möda på att uppfylla tävlingsledarens önskemål. Norrtälje Flygverkstaders chef, ingenjör John Magnusson, upplät beredvilligt alla de lokaler som behövdes för tävlingssekretariat, ordorsal, förplägnad m m och flygplatsvakten Gustav Johansson, Lfs, bjöd på ett nyklippt flygfält, utmärkta avspärningar och bländvitt landningsmärke. Allt var således väl ordnat från de lokalt ansvariga.

T. v.: KSAK:s generalsekreterare Nils Söderberg överlämnar Calle Cederströms "Öresundspokal" till mästaren Björn Åhblom och håller Albin Ahrenbergs-priset i beredskap. I bakgrunden tävlingsledaren och FFK-chefen Nils Lundgren.

De viktigaste funktionärsposterna vid de olika tävlingsmomenten samt sekretariatet var i år besatta med utmärkta krafter ur Tekniska Högskolans flygklubb med ordföranden i KSAK:s motorflygkommitté, professor Bengt Joel Andersson, i spetsen. Från Gävlebygdens flygklubb hade ingenjör Gunnar Henriksson mött upp laddad med värdefulla erfarenheter från förra årets nordiska mästerskap. Och inte att förglömna trafikledare J O Ohlsson, Lfs, som alltid ställer upp för att på sitt rutinerade sätt klara flygsäkerheten på fältet.

Tävlingsledarens tack för all denna värdefulla hjälp är härmed officiellt "varmt och djupt känt" som det brukar heta.

Vädret var under första tävlingsdagen bra och under den andra strålande högsommarlikt. Flaggor, flygplan i olika färger, klargrön gräsmatta och en klarblå himmel var alltså det synintryck som alla tog med sig hem efter fullbordade tävlingar.

Prislistan, som återges här nedan, visar att det var en synnerligen jämn och hård tävling och skillnader på sekunder blev avgörande i några fall. Mellan nye svenske mästaren, Björn Åhblom, och Lennart Petersén skilde det på en poäng. Starkt gjort av Åhblom att avancera från 14 plats vid förra årets SM till segrarplats i år. Gävlebygdens FK hade skickat två lag i elden "för att lära", som man från klubbhåll uttryckte det, men placeringarna både individuellt och i lag är ju så hedersamma att man har anledning att vänta sig topplaceringar redan nästa år.

Banan, med ganska svåra duk- och fotomål, gick över östra Uppland och det allmänna omdömet om den var över lag positivt. Ett krx, som vi väl alltid får dragas med till dess vi får råd att ha målkameror, är att de tävlandes uppfattning om att ti-



De tävlandes syn på fältgarna, som anländer till sin hemliga kontroll.

derna vid de hemliga kontrollerna i många fall avviker från kontrollanternas.

Landningsproven för så många deltagare är även ett problem då vindstyrkor och vindriktningar skiftar ganska väsentligt. Motorlandningarna utfördes i en del fall mycket planlöst, vilket även general Söderberg framhöll i samband med att han förättade prisutdelningen.

Det var som vanligt en imponerande pris-samling. Förutom de stora vandringsprisen Öresunds- och Ahrenbergspokalerna och KSAK:s priser hade vackra priser ställts till förfogande från olika firmor och företag. Generalen hade glädjen att i år dela ut sitt eget vackra vandringspris "till den som icke tidigare deltagit" till en representant för Borlänge-Domnarvets flygklubb, Dan Hedström, som utan att skrämmas av veteranerna belade 11 plats.

En speciell touche fick prisutdelningen då tävlingens enda deltagande dam, fru Ingrid Pedersen, för sin polarflygning fick mot-taga Charles Lindberghs numera klassiska bok "Spirit of St. Louis" med en speciellt tryckt dedikation. Inom parentes må kanske nämnas att hon vid lördagskvällens klubb-träff lämnade en elegant och välformulerad skildring av makarna Pedersens lilla utflykt över isvidderna i nordligaste norr.

Ln  
Forts.



# GENERALPROTOKOLL

## SM i motorflyg 1963

Placering	Namn	Flygklubb	Flygplan	Nav prov Poäng	Spec prov Poäng	Landn prov Poäng	Summa Poäng
1	B Åhblom	SAS FK Lag I	PA-18	26,6	3,0	13,8	43,4
2	L Petersén	Link Lag I	Cub L-4	15,3	5,1	24,0	44,4
3	C Danielsson	Link Lag I	Cub L-4	13,7	12,8	31,3	61,8
3	A Persson	TH FK Lag II	PA-18	16,7	10,5	34,7	61,9
5	S-O Häggqvist	TH FK Lag I	PA-18	82,4	10,0	2,8	95,2
6	L Nystedt	TH FK Lag III	PA-18	51,6	11,7	32,6	95,9
7	B Ekelöf	TH FK Lag II	PA-18	43,6	19,7	34,7	98,0
8	E Hedman	Link Lag I	PA-18	55,1	12,7	31,3	99,1
9	U Abrahamsson	TH FK Lag I	PA-18	68,3	18,4	14,1	100,8
9	R Forss	TH FK Lag II	PA-20	71,4	8,8	20,7	100,9
11	D Hedström	Borl.-Domnarv	PA-18	67,6	27,3	12,5	103,4
12	T Rosenberg	TH FK Lag II	PA-18	50,6	8,2	44,8	103,6
12	H Wexell	Gävleb Lag II	MFI Jun	51,8	17,1	34,8	103,7
14	P Lundblad	Gävleb Lag II	MFI Jun	55,6	18,5	29,8	104,0
15	L E Andersson	Link Lag II	MS 885	54,9	14,4	39,3	108,7
16	E Magnusson	Gävleb Lag II	Cessna	72,1	22,2	26,2	120,5
17	G Antvik	SAS FK Lag I	PA-18	75,4	16,6	30,4	122,4
18	T Mårtensson	Gävleb Lag I	Cub L-4	66,2	38,5	28,4	133,1
19	G Bäckström	TH FK Lag III	PA-18	102,5	8,2	27,2	137,9
20	B Olsson	TH FK Lag III	MS 880	98,9	20,1	20,4	139,4
21	E Ajaxon	Link Lag II	MS 885	88,3	18,9	37,1	144,3
22	S Norell	Gävleb. Lag I	Cub L-4	83,9	25,2	40,1	149,2
23	I Pedersén	SAS FK	PA-18	88,6	32,8	33,8	155,2
24	T Gabrielsson	Link Lag III	PA-18	85,0	32,8	41,3	159,1
25	B Gulve	Link Lag III	PA-18	95,4	40,7	35,1	171,2
26	H Blomstedt	Link Lag II	MS 885	139,4	17,4	27,5	184,3
27	R Domås	Väst FK	PA-18	125,5	28,1	34,7	188,3

### Följande donatorer hade beredvilligt ställt priser till tävlingsledningens förfogande

Flygverkstäderna i Norrtälje, Idrottsmagasinet, Norrtälje, Lunds optiska affär, Norrtälje, Norrtälje Tidning, Nyge Aero, Nyköping, Ostermans Aero, Stockholm, Roslagens Flygklubb, Norrtälje och AB Svenska Philips, Stockholm.

### GS kommentarer

Vid genomgång och värdering av tävlingsresultaten har man tillfälle att begrunda tävlingsreglernas lämplighet. Den viktigaste frågan är huruvida prickbelastningen står i riktig proportion till de olika momentens svårighetsgrad och de allmänna kraven på flygskicklighet.

Det är naturligtvis inte möjligt att utforma tävlingsreglerna så att alla vederfars full rättvisa. För några år sedan infördes handicapbestämmelser. Detta har utfallit bra och tydligen varit ett steg i rätt riktning. Handicapformlerna är emellertid till ytterlighet förenklade och kan givetvis ej ta

hänsyn till de olika flygplantypernas individuella egenskaper som t ex landningsställets fjädring som möjliggör hård landning utan studs, förarplatsens placering i förhållande till kropp och vingar och möjligheterna att göra observationer på marken etc. Om det vore möjligt att bestämma handicapen rättvisande med hänsyn tagen till flygplantypen skulle vi få se en större spridning på olika flygplantyper än vad nu är fallet. Nu används i första hand flygplan som genom erfarenhet visat sig lämpliga för ifrågasvarande tävlingsform.

Varje års erfarenheter ger anledning att överväga huruvida tävlingsreglerna bör ändras. Genom sådana ändringar har reglerna fått sin nuvarande utformning. Eftersom reglerna för SM följer reglerna för NMT är större ändringar emellertid besvärliga att genomföra. Då och då kan det emellertid vara skäl i att göra ett mera ingående övervägande om reglerna svarar emot de aktuella kraven och önskemålen. I

Placering	Namn	Flygklubb	Flygplan	Nav prov Poäng	Spec prov Poäng	Landn prov Poäng	Summa Poäng
28	G Sköldberg	Väst FK Lag I	PA-18	139,0	25,8	27,9	193,7
29	S Kernell	Gävleb. Lag I	Cub L-4	147,2	30,0	20,0	197,2
30	K E Nilsson	Lidk	Cub L-4	154,3	18,3	25,9	198,5
31	B Olsson	Lidk Lag III	Cub L-4	156,6	31,5	40,4	228,5
32	B Svensson	Väst FK Lag I	PA-18	236,7	36,9	39,4	313,0
33	S Pettersson	SAS FK Lag I	PA-18	295,5	38,2	38,2	372,0
34	L Jettman	Väst FK Lag I	PA-18	433,4	34,8	24,7	492,9

Lag:	I	Linköpings FK lag II (Petersén och Danielsson) =	106,2
	II	Tekn Högskolans FK lag II (Persson och Ekelöf) =	159,9
	III	SAS FK (Åhblom och Antvik) =	165,8
	IV	Tekn Högskolans FK lag I (Häggqvist och Abrahamsson) =	196,0
	V	Gävlebygdens FK lag II (Wexell och Lundblad) =	207,7
	VI	Tekn Högskolans FK lag III (Nystedt och Bäckström) =	233,8
	VII	Linköpings FK lag II (Andersson och Ajaxon) =	253,0
	VIII	Gävlebygdens FK lag I (Mårtensson och Norell) =	282,3
	IX	Linköpings FK lag III (Gabrielsson och Gulve) =	330,3
	X	Västerås FK (Sköldberg och Svensson) =	506,7

är kommer uppdrag att lämnas motorflygkommittén att företa en sådan granskning.

Årets tävlingar genomfördes i stort sett bra. Ingenting hände som äventyrade flygsäkerheten. En gammal flyglärare vändades dock av att stå och åse landningarna. Förhållandena var visserligen inte lätta, begränsningslinjen låg så nära flygfältsgränsen som det var möjligt och vind- och termikförhållanden spelade in. Men konsten att ta sig ned på önskad plats håller tydligen på att gå förlorad om inte en uppräckning sker.

Motorlandning skall ju utföras på sådant sätt att man med motorns hjälp skall kunna sätta sig precis efter passerandet av fältgränsen. Det är alldeles tydligt att flyglärare och andra som har hand om träning måste ägna denna sak en betydande uppmärksamhet.

I övrigt kan man ifrågasätta om prickbelastningen är riktig när man jämför motorlandning med övriga landningar. Nedanstående diagram ger besked därom. Varje prick betyder en under tävlingarna utförd landning. Som synes är spridningen ifråga om motorlandningar ungefär lika stor som för de övriga, men max prickbelastning uppnås på bara tredjedelen av sträckan. Detta måste tydligen justeras.

Efter tävlingarnas slut bad jag deltagarna sända in synpunkter på tävlingsreglerna före den 1 sept. Denna tid utsträcktes till

Sista översyn före start med Ingrid Pedersen som åskådare. Därunder en bild från startplatsen i väntan på order.

den 1 jan och gäller alla som har intresse för tävlingarna. Alla uppslag är välkomna.

N. Söderberg

### Landningsproven vid SM i motorflyg

Nedanstående diagram visar årets resultat i de tre landningsproven. Varje landning är markerad med en prick, som visar den punkt på landningssträcket där "sättningen" skedde.

Vid *nödlandning* erhålles max belastning, 50 p, vid minuslandning. Vid pluslandning erhålles 1 p för var tredje meter, max 50 p således vid plus 150 m.

Resultatet av nödlandningsprovet visar en tämligen normal spridning. Ingen minuslandning, 7 tävlande, d v s 20 procent över max.

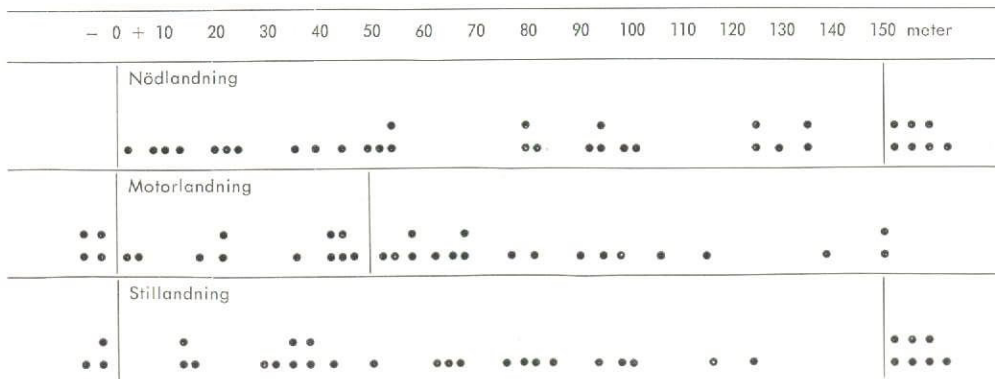
Vid *motorlandning* erhålles likaså max belastning, 50 p, vid minuslandning. Vid pluslandning erhålles 1 p för varje meter, max 50 p således vid 50 m.

Resultatet var dåligt. 4 tävlande gjorde minuslandning. 18 tävlande, d v s mer än 50% överskred max.

Anledningen till det dåliga resultatet är att felaktiga metoder använts. Flygskolorna har i allmänhet ej — eller först på sistone — praktiserat riktig metod för utförande av motorlandning. Den stora spridningen över max gräns ger anledning till övervägande huruvida denna bör flyttas.

Vid *stillandning* erhålles vid minuslandning 1 p för varje meter, vid pluslandning 1 p för var tredje meter, max 50 p såldes vid plus 150 m.

Resultatet visar en normal spridning med 20 procent av de tävlande över max.



# Nordiska Motorflygtävlingen

*Nordisk Mästare 1963: Carl Mårten Danielsson, Linköpings FK  
Lagsegrare: Danielsson och Lennart Petersén*

”Och så återvändande vikingarna från sin färd i österled och deras skepp voro tungt lastade med ära och silver.”

Ja, så kan man kanske inleda referatet av denna ur svensk synpunkt så lyckade tävling om Nordiska flygarpokalen 1963. Det är i alla fall en extra stark prestation att slå herrarna Heinonen och Saavalainen på deras hemmaplan och då dessutom såväl den individuella segern som lagsegern var ovanligt överlägsna (se prislistan nedan) så finns det anledning för såväl lagledaren Åke Persson som laget att vara belättna och varför inte stolta.

Som deltagare i jury är det glädjande för signaturen att kunna tala om att laget blev mycket uppmärksammat för den stil som varje man visade.

Inflygningen i tregrupp över Räskekälä flygplats med meterprecision i såväl flygning som utbrytning och ingång för landning var elegant och imponerande. Varje landning i tävlingens tre olika landningsmoment var också upplagd efter perfekt mönster och en del av landningarna väckte allmän beundran.

Förberedelserna för navtävlingen utfördes lugnt och metodiskt och det är sådant som leder till seger.

SM cirka två veckor före NM så som vi här alltid strävat efter är den riktiga uppläggningsningen. Man får fram en elit på det sättet.

Det finska laget är också sedan gammalt — bestyrkt i många prislistor — känt för metodiska förberedelser, men jag undrar om inte våra grannar i syd och väster tar tävlingen lite väl rallybetonat. Men glad och god är stämningen i speciellt det danska lägret där fruarnas hejar- och sångarklack i hög grad piggar upp både eget och andras lag. Särskilt efter tävlingen.

20 - Sept 1963

Räskekälä flygplats är belägen cirka 100 km nordost Åbo och 35 km sydväst Tavastehus. Flygplatsen är gammal, men har varit ur bruk i 20 år och under mellantiden hade tallskogen hunnit växa upp till över manshöjd. Men så hände det att Tavastehus flygklubb fick överge den flygplats nära staden där man hittills hållit till och så ordnades ett avtal där klubben fick rätt att disponera Räskekälä på 20 år. Startbanorna röjdes upp och en bana förlängdes till över 1.500 meter. En hangar färdigställdes på rekordtid och rymmer inte mindre än 15 segelflygplan. Ett klubbhus med matsal, kök och förläggning för cirka 30 man har också uppförts och som kronan på verket en trevlig bastu vid sjöstranden cirka 50 m från klubbhuset. Allt detta har hänt på mindre än ett år och medlemmarna i klubben har verkligen utfört en prestation av rang, understödda av förstående myndigheter både på det statliga och kommunala planet. Invigningen av fältet förrättades av ingen mindre än länets landshövding i närvaro av chefen för luftstridskrafterna m fl representanter för olika myndigheter.

Årets tävling invigdes av ordföranden i Finlands Flygförbund, professor Edvard Wegelius. Under trumpetsignaler hissades så de fyra nationernas flaggor och denna stämmningsfulla ceremoni hade ett enda litet fel som ingen kunde hjälpa. Den försiggick i ett envist duggregn och regntjockan hängde tung i talltopparna. Det var därför ingen lätt uppgift som tävlingsledaren, diplomingenjör Carl-Eric Calás, stod inför och det var tydligt att det för lördagen planerade navigeringsprovet måste uppskjutas. Vid 12-tiden bröt emellertid solen genom tjockan och landnings- och specialproven kunde börja.

Motor- och stillandning inledde programmet och som ovan nämnts så skötte sig de våra bra. Specialprovet bestod av spaning efter ett havererat segelflygplan där föra- ren hade lämnat planet med fallskärm. Spa-



ningen utfördes på mycket kort tid, 6 minuter.

Fr. v.: Åke Persson (lagledare), Lennart Petersén, Björn Ahblom och Carl Danielsson.

Efter lördagens tävlingar kom så ett synnerligen uppskattat bastubad där mörkret kring bastu och sjöstranden upplystes av brasor. Det låg en verkligt trolsk stämning över det hela. Skenet från brasorna åter-

speglades i det lugna vattnet och runt brasorna ett 40-tal nakna manspersoner som rusade mellan bastun och sjön eller som på

## Prislista NM 1963

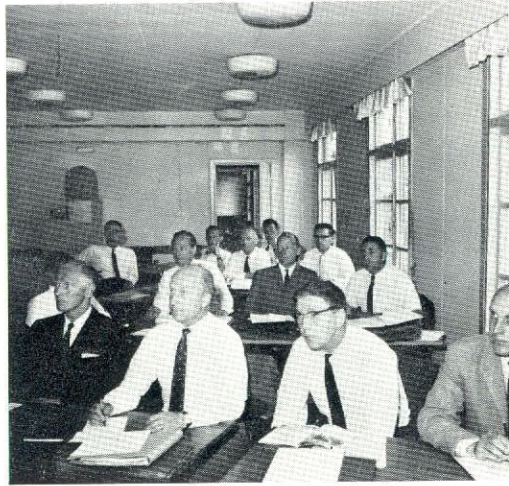
Plac	Namn och nation	Flygplan	Nav. prov	Specialprov	Landn. prov	Summa poäng
1	C Danielsson, Sverige	Piper Pa 18	11,0	16,3	21,9	49,8
2	J Heinonen, Finland	HK-1	24,8	6,0	29,8	60,6
3	L Petersén, Sverige	Piper Cub L4	18,2	15,7	35,8	69,7
4	I Saavalainen, Finland	Piper Colt	50,1	15,5	24,5	90,1
5	H Nieminen, Finland	Viima II	72,7	20,2	35,4	128,3
6	P K Nielsen, Danmark	Cessna 172	65,8	35,7	37,6	139,1
7	B Ahblom, Sverige	Piper Pa 18	132,2	11,8	22,2	166,2
8	H Dahler, Norge	MS Rallye	104,3	46,8	15,4	166,5
9	E Rudström, Norge	Piper Cub L4	134,0	17,8	40,7	192,5
10	V Petersen, Danmark	KZ-II T	224,0	36,9	25,4	286,3
11	P Asvestad, Norge	Piper Colt	264,0	25,3	43,0	332,3
12	P Heide, Danmark	MS Rallye	585,0	16,6	25,4	627,0

Lagtävling:

1. Sverige (Danielsson och Petersén) = 119,5
2. Finland (Heinonen och

Saavalainen) = 150,7

3. Norge (Dahler och Rudström) = 359,0
4. Danmark (Nielsen och Petersen) = 425,0



### Länsflygchefskursen vid Civilförsvarskolan Rosersberg den 18-19 juni

Inte mindre än 23 länsflygchefer och stf länsflygchefer hade mött upp till denna kurs där de välkomnades av bitr. generalsekreteraren i KSAK Björn Lindskog och kårchefen Nils Lundgren. Det var första gången som någon FFK-kurs kunde hållas vid civilförsvarets "civilförsvårshögskola"

långa spön grillade de korvar som serverades i stora kittlar. Man fick en vision av ett indianläger och det hade kanske behövts en Coopers penna för att bättre få fram intrycket från denna de flygande mohikanernas fest.

Så kom söndagen med strålande väder och navigeringsprovet kunde starta i stort sett programligt. Banan var 24 mil och hade fyra brytpunkter. Kartan som användes var i skala 1:400 000, vilket ju inte medger en sådan finnavigering som den 1:100 000 som vi brukar använda. Det gick emellertid bra även för oss och när resultatet genomgicks var den ganska klart att svenskarna Danielsson och Petersén låg väl framme vilket så småningom besannades.

och kårledningen hoppas att samma möjligheter kunna stå till buds i fortsättningen. Utmärkta undervisningssalar och hjälpmedel för utbildningen samt en bekväm förläggning med väl organiserade utspisningsmöjligheter har ordnats i det gamla anrika slottets olika byggnader. Möjligheterna till kamratlig samvaro med olika representanter för civilförsvaret bidrog till att kursdeltagarna verkligen kunde känna sig hemma i denna civilförsvarets egen miljö.

Kursen omfattade ett flertal föreläsning-

Prisutdelningen förrättades av professor Wegelius och det var en klädsamt småleende Calle Danielsson som ur hans hand mottog den stolta trofén, Nordiska Flygpokalen, för att sedan i sällskap med Petersén hämta SAS-kannan.

Tävlingsledaren Calás hyllades av professorn och av de olika ländernas representanter för en synnerligen väl organiserad tävling, inramad av trevliga arrangemang i övrigt. Ett av dem som vi alla särskilt kommer att minnas, förutom det nattliga bastubadet, var besöket vid marskalk Mannerheims vackra och urfinska jägarhydda vid en sällsynt vacker strand vid en sällsynt vacker sjö.

Ln

ar och genomgångar samt avslutades med ett FFK-spel där tjänsten vid såväl länsflygchefens uppehållsplatser i krig som vid flyggruppens huvudbas kunde belysas.

De stora programpunkterna voro förutom föredrag av civilförsvarets representanter, byrådirektör Björn Klinge och kapten Uno Rylander, förslagen till planer för FFK-kurser, länsvisa gruppövningar och anvisningar för länsflygchefens mobplanläggning.

Vid de diskussioner som dessutom fördes vid kvällsplenium behandlades bl a möjligheterna att vid flygklubbarna inrikta utbildning och träning med hänsyn till kommande FFK-uppgifter, fördelning av hjälpflyguppdrag inom länen samt kraven på den personal som skall ingå i grupperna.

Kårledningen har all anledning att högt värdesätta kursdeltagarnas stora intresse för de olika frågorna och hoppas att kursen i dess helhet utgjorde ett betydelsefullt steg framåt.

Deltagarna i denna FFK:s andra länsflygchefskurs voro:

disp G Johansson	Södermanlands län
fabr H Blomstedt	Östergötlands "
dir N Fredholm	Jönköpings "
distrchef A Nilsson	Kronobergs "
källarm B O Malmberg	Kalmar "
rektor B Nordlander	Gotlands "
kapt D Wollin	Kristianstads "
1 trafikled C Ahlbom	Malmöhus "
disp O Feuk	Malmöhus "
stadsfiskal A Wanäs	Hallands "
överstelöjtnant	Göteborgs o "
S H Liljhagen	Bohus "
dir F Lindhoff	Älvsborgs "
dir R Sörmark	Skaraborgs "
ing T Sjöman	Skaraborgs "
arkitekt O Håkansson	Värmlands "
ing B Sandberg	Värmlands "
dir J Hagenfeldt	Örebro "
ing R Domås	Västmanlands "
ing S Kernell	Gävleborgs "
jägm K G Wannby	Västernorrlands "
dir C Hållstedt	Jämtlands "
distrchef O Sandberg	Västerbottens "
landsfiskal C Gerdin	Norrbottnens "

### Frivilliga flygkåren livligt uppmärksam i Västgötskland

Deutsche Rettungs-Flugwacht i Wiesbaden har i julinumret av sin pressinformation lämnat en synnerligen utförlig redogörelse för KSAK:s uppbyggnad av Frivilliga Flygkåren och för de resultat som hittills uppnåtts inom FFK.

Sverige är ett litet land och kan inte utöka sina försvarsutgifter hur mycket som helst. Detta har ofta, säger man i artikeln, lett fram till praktiska lösningar, där inom landet tillgängliga resurser ställas i landets tjänst. I sitt förslag till Kungl. Maj:t har KSAK påvisat, att ett flertal uppgifter inom Civilförsvaret kunde lösas med tillhjälp av inom KSAK förefintliga piloter och flygplan.

Man redogör för FFK:s tillkomst och arbetsuppgifter, organisationens anknäpning till Civilförsvaret, målsättningen och uppbyggnadsprinciperna, och konstaterar slutligen, att genomförda sambandsövningar bekräftat att man är på rätt väg.

I en kommentar till redogörelsen sägs bl a: Bildandet av en frivillig flygkår för Civilförsvaret, så som skett i Sverige, är en av flera tänkbara vägar att utnyttja flyget. Andra länder har gått liknande vägar, medan en del sökt helt andra lösningar, ofta med ojämförligt högre kostnader som följd. I ett land som Förbundsrepubliken Tyskland, där Civilförsvaret hittills inte förfogar över ett enda flygplan, måste man fråga sig, hur länge vi skall undgå att se grannländernas framgångsrika försök och målmedvetna uppbyggnadsarbeten. — — — I ett land som vårt, där 7 000 privatflygare förfogar över 1 000 lätta flygplan, måste det svenska exemplet mana till efterföljd.

### SAAB 105

som under sommaren provflugits, har en toppfart av över 800 km/tim. Flygvapnet har preliminärt beställt 130 exemplar av flygplanet, som i första hand skall användas för den grundläggande flygutbildningen. Det har berättats att planet skall få namnet "Gladan".



# ICAO erkänner allmänflyget

Under en månads tid i sommar har 170 representanter för 72 stater och 7 internationella organisationer sammanträtt vid ICAO:s högkvarter i Montreal för att diskutera de internationella lufttrafikreglerna. Eftersom 5 år förgått sedan dessa bestämmelser senast skärskådades och luftfarten under denna tid genomgått betydande förändringar, hade man kunnat förvänta att mötet skulle resultera i åtskilliga genomgripande förändringar. Så blev knappast fallet.

Det viktigaste resultatet av mötet för allmänflygets del var att detta blev "erkänt" och att för de flesta staters luftfartsmyndigheter världen runt måste klart framstå nödvändigheten att ta hänsyn till det snabbt växande allmänflyget och att trafikledningspusslet inte kan uteslutande läggas av bitar från trafik- och militärflyget.

ICAO:s President Binaghi underströk denna nödvändighet då han hälsade delegaterna välkomna.

Resultatet av mötet visar att det verkligen lönar sig för allmänflyget att vara representerat. I flera viktiga frågor var det således möjligt för FAI:s representanter att genom sina diskussionsinlägg förhindra att förslag från flygbolagen (IATA) och trafikflygarorganisationen (IFALPA), till allmänflygets nackdel, accepterades.

Från FAI hade en lång rad förslag framförts. Vid formuleringen av rekommendationerna togs hänsyn till de flesta av dessa synpunkter. De viktigaste rekommendationerna, som nedan återges, har sålunda positivt influerats av FAI:s förslag.

## Undvikande av kollisioner

FAI föreslog att "se-och-bli-sedd-principen" även i framtiden skall anses vara fullt tillräcklig för undvikande av kollisioner, utom i begränsade områden. Minimiföreskrifter för synfältet från förarplatsen bör utfärdas för alla luftfartyg. För undanmanövrer bör även förändringar i höjled kunna komma ifråga. Lämpligheten av att använda anti-kollisionsljus även under

dager bör undersökas. Varningar bör utfärdas för kollisionsrisker i närheten av radiofyror under okontrollerade VFR-flygningar.

Mötet ansåg att de förslag till ändringar av väjningsregler, som framlagts av Storbritannien och trafikflygarnas förening IFALPA ej var mogna för antagande och att ytterligare provverksamhet var nödvändig. Följande fyra grundprinciper fastlades dock:

1. reglerna skall fodra positivt handlande av båda luftfartygen;
2. reglerna skall vara enkla att tillämpa;
3. de enda undanmanövrer som bör förekomma är sväng, stigning och plané samt en kombination av sväng och höjdförändring;
4. om "nödfallsregler" erfordras, måste de vara förenliga med de "normala reglerna".

Mötet rekommenderade att det material, som framlagts vid mötet, skulle cirkuleras till alla stater (bl a två filmer) samt att de åtgärder som FAI föreslagit skulle, tillsammans med ytterligare förslag, behandlas under den föreslagna provverksamheten.

## Visuella väderförhållanden

FAI föreslog, som ett kompromissförslag, att de två olika VFR-tabellerna i ICAO's Annex 2 skulle slås ihop på så sätt att tabell 1 med de högre värdena som f n tillämpas i Sverige, skulle användas på högre höjder där de snabbaste flygplanen normalt flyger och att tabell 2 med de lägre värdena, som tidigare användes här, skulle accepteras på lägre höjder med långsammare trafik.

Mötets direktiv från ICAO's råd var att försöka åstadkomma en enhetlig tabell för tillämpning i hela världen. Man lyckades komma fram till en tabell, men den är försedd med så många undantagsklausuler, att den knappast innebär något egentligt framsteg.

	Inom kontrollerat luftrum	Utanför kontrollerat luftrum	
		a) På en flyghöjd av 900 m eller mer över havet eller 300 m över terrängen, vilket som är det högsta*	b) Under 900 m över havet eller 300 m över terrängen, vilket som är det högsta*
Flygsikt	8 km***	8 km	1,5 km**
Avstånd från moln			} Klart från moln och med bibehållen sikt till marken eller vattnet
a) horisontellt	1,5 km	1,5 km	
b) vertikalt	300 m	300 m	

\* eller högre, fastställt genom regional överenskommelse eller då så föreskrives av vederbörande myndighet.

\*\* utom att helikoptrar må framföras med en flygsikt understigande 1,5 km, om den flyges med sådan hastighet, som ger föraren tillräckliga möjligheter att observera annan trafik samt alla hinder, för att i tid kunna undvika kollision.

\*\*\* då så föreskrives av vederbörande myndighet, må VFR-flygningar inom kontrollerat luftrum under 900 m över havet eller 300 m över terrängen, vilket som är det högsta, eller under annat sådant skiljeplan, som må fastställas i enlighet med \*, utföras med en flygsikt av 5 km.

Mötet rekommenderade som internationell standard minimivärden för flygsikt och avstånd från moln, som nu tillämpas bl a i Sverige. En nyhet är emellertid att de lägre VMC-värdena, d.v.s. "klart från moln och med 1,5 km flygsikt", rekommenderas att gälla på höjder understigande minst 900 m över havsytans nivå eller minst 300 m över marken (om markens nivå är högre än 600 m). Sverige föreslog att helikoptrar skulle få flyga VFR utanför kontrollerat luftrum på dessa låga höjder även om flygsikten skulle understiga 1,5 km. Detta förslag accepterades av mötet.

Hittills har vid mörkerflygning endast flygning inom kontrollerat luftrum varit bunden till IFR. Trots starka invändningar från allmänflygets företrädare, rekommenderades en skärpning av bestämmelserna såtillvida att *all flygning under mörker*, alltså även utanför kontrollerat luftrum, skall försiggå enligt IFR. Även här finns dock en undantagsklausul, som gör det möjligt för luftfartsmyndigheten i en stat att ändå tillåta mörkerflygning enligt VFR ett undantag som torde kunna påräknas för Sverige.

## Kontroll av VFR-flygningar

FAI föreslog att kontroll av VFR-flygningar (utöver flygplanstrafik) skulle an-

vändas endast då mycket tät trafik gör det absolut nödvändigt. Sådan kontroll bör endast tillämpas:

- a) i det övre luftrummet över flygnivå 200 eller högre enligt regional överenskommelse;
- b) i terminalområden och kontrollzoner med hög trafikthet;
- b) i ett minimum av luftleder med hög trafikthet, upp till sådant avstånd från flygplatser att jet-flygplan kan stiga och sjunka inom positivt kontrollerat luftrum.

Vid kontrollerad VFR-trafik bör lägre VMC-värden än normalt kunna tillämpas.

Mötet beslöt att endast ändra gällande bestämmelser så att kontroll av VFR-trafik utanför den omedelbara närheten av flygplatser skulle bli juridiskt möjlig. Det ansågs att för liten erfarenhet erhållits på området. Endast Australien, Frankrike och Sverige ha hittills utfört sådan kontroll på försök.

Mötet rekommenderade att ICAO skulle i samråd med staterna och intresserade internationella organisationer utarbeta bestämmelser för kontroll av VFR-trafik (utvidgad kontroll). Sådan kontroll skulle kunna utföras:

- a) i valda delar av det övre luftrummet;

- b) i valda terminalområden och kontrollzoner;
- c) längs valda router.

För att få flyga VFR inom sådant "utvidgad kontrollområde" måste förare utan instrumentbevis ha på ett tillfredsställande sätt demonstrerat sin kännedom om gällande regler för flygning i sådant område. Dessutom måste viss minimiutrustning för kommunikation och ev även för navigering finnas ombord.

Trots opposition från FAI och ICAOPA, rekommenderade mötet att VFR-flygning under mörker, som hittills ej fått försiggå inom kontrollerat luftrum utan tillstånd, i fortsättningen ej heller skulle få utföras utanför kontrollerat luftrum. En undantagsklausul gör det dock möjligt för en stat att avvika från bestämmelsen, d.v.s. fortfarande tillåta mörkerflygning utan särskilt tillstånd. (Luftfartsstyrelsen behöver alltså ej skärpa de nuvarande svenska bestämmelserna.)

#### Informationer om "aktuell trafik"

FAI föreslog att trafikledningarna skulle iakttä en viss försiktighet vid lämnande av informationer om s.k. "aktuell trafik", d v s känd trafik i VMC utan standardsepara-

tion till känd IFR-trafik. Särskilt skulle uttrycket "ingen känd trafik" undvikas, då den kan inge en falsk säkerhets känsla av att ingen trafik verkligen finnes i närheten.

Mötet föreslog att informationer om aktuell trafik skulle inskränkas till IFR-trafik.

#### Visuella signaler

FAI föreslog att 9 av de nöd-, il-, och varningssignaler, som ingår i trafikreglerna, BCL-T 1, bilaga A, skulle strykas eftersom de var svåra att lära och komma ihåg och därför att allmänflygets förare mycket sällan eller aldrig behövde eller kunde använda dem.

Mötet rekommenderade strykning av 7 av signalerna, så gott som utan diskussion!

#### System för val av marschhöjder

FAI föreslog att det nuvarande kvadrantsystemet, som är standard i de internationella trafikreglerna skulle bytas ut mot ett halvcirkelsystem där IFR-trafik flyger på udda och jämna 1000-tal fot och VFR-trafik på udda och jämna 1000-tal fot + 500 fot.

Mötet rekommenderade exakt vad FAI hade föreslagit! Beslutet fattades dock ej utan kampfylld diskussion. Många stater ville behålla det nuvarande systemet. Det fanns minst tre olika slags halvcirkelsystem, där det mest originella var ett som flygbolagens internationella organisation IATA framförde. Det gick ut på att alla i kontrollerat luftrum skulle flyga på "udda och jämna" medan alla utanför kontrollerat luftrum både IFR- och VFR-trafik skulle flyga "+500". De senare kunde ju tänkas förirra sig in i kontrollerat luftrum! Efter energiskt motstånd från FAI avfördes detta förslag från dagordningen (vi som flyger VFR behöver även skyddas från dem som flyger IFR!). Förslaget gick igenom med 15 röster mot 8 och 5 nedlagda röster. Bland de 8 nej-rösterna återfanns 5 europeiska stater, bl.a. de tre skandinaviska länderna (Finland har redan halvcirkelsystemet). Storbritannien och Argentina ha redan

## Arktis lockar

Fru Ingrid Pedersen gjorde nyligen den uppmärksammade prestationen att som första dam flyga över Nordpolen — med sin man som navigatör. Kort därefter ställde hon upp som enda kvinnliga deltagare i årets SM i motorflyg, där hon visserligen inte vann någon topplacering, men i alla fall lyckades besegra 11 av sina manliga medtävlar.

För sin Nordpolsflygning har fru Pedersen av KSAK erhållit Charles Lindberghs bok "Spirit of St Louis" i bibliofilupplaga med författarens egenhändiga namnteckning och inskriptionen "för väl planlagd och genomförd nordpolsflygning 1963".

Fru Pedersen har haft vänligheten att lämna KSAK-NYTT nedanstående skildring av sin flygning.

"Aldrig trodde jag att vi skulle få det så trivsamt på vår polartur" säger min navigatör och äkta man och jag måste instämma. Visserligen sitter vi trångt, benmuskeln värker av allt stillasittande, men motorn surrar jämnt och förtroendeingivande, solen gassar och medhavda smörgåsar och kaffe

deklarerat att de ämnar behålla kvadrantsystemet.

#### Radioförbindelser

FAI föreslog att bestämmelserna för åtgärder vid avbrott i radioförbindelse vid IFR flygning skulle förenklas och standardiseras, eftersom det är omöjligt för icke yrkespiloter att hålla reda på olikheterna i olika länders bestämmelser.

Mötet rapporterade att det ej var möjligt att komma överens om internationella standardbestämmelser.

Mötet ansåg att reglerna skulle vara så enkla som möjligt och att man ej skulle försöka täcka varje tänkbart fall utan lämna så mycket som möjligt åt förarens och trafikledarens bedömning. Nationella avvikelser från de internationella bestämmelserna skulle undvikas.

Mötet rekommenderade vissa ändringar i gällande bestämmelser samt att staterna publicerar i AIP, helst i tabellform, nationella bestämmelser för åtgärder vid avbrott i radioförbindelse. Dessutom rekommenderas åtgärder för att försöka förbättra radioutrustningarna för att minska riskerna för avbrott i förbindelserna.



smakar härligt just nu! Elva timmar har vi avverkat efter starten från Fairbanks.

Vi hade ju ursprungligen tänkt, att flygningen skulle ske i maj, men på grund av förseningar med flygplanleverans, tankinstallation m m kom vi inte iväg förrän i slutet av juli.

Vår tungt lastade Cessna flög efter starten litet annorlunda än vi var vana vid. Den steg dåligt, men vi lyckades dock precis klara den 2.000 m höga bergskedjan Brooks Range norr om Fairbanks.

Det var spännande att passera Alaskas norra kust vid platsen Lonely, som verkli-

## Använd Huvet

Att flyga rent är bra, att flyga klokt är bättre.

Inte gör det så mycket om du kanar i en sväng eller "bondlandar" som man sa förr i tiden. Ingen klandrar dig för det.

Men om du inte använder huvudet — flyger in i dåligt väder, glömmer att kolla bränslet eller inte tar ut startsträckan eller annat i den stilen — då kommer man att undvika dig. Om du inte kan hjälpa att du gör såna fel ska du sluta flyga.

gen gör skäl för namnet. Havet såg svart, kallt och ogästvänligt ut och det var nog med en viss lättnad vi nådde isgränsen någon timme senare.

Kaffetermosen ställs undan och det är dags för ny positionsrapport igen, som avges varje timme. Dessutom sänder vi "Operation normal" var halvtimme. Vår för ändamålet installerade HF-radio Northern fungerar utmärkt. Just nu flyger vi på radiokompass mitt ute i Polarhavet. Om en kvart beräknar vi nå den amerikanska isön T-3, där ca åtta vetenskapsmän är stationerade. Det vi slutligen får syn på är ett mycket stort och tjockt isflak i vackra blå och vita färger. Ett antal byggnader är uppförda på isön och vi ser även tydligt startbanan, som är utmärkt att landa på vintertid. Nu är isen alltför våt och mjuk att landa på. En halvtimme cirklar vi över T-3 och kamerorna kommer flitigt till användning. Det känns mycket underligt att finna människor och bostäder så långt från land mitt ute i Polarhavet.

Amerikanerna har ytterligare en isö, Arlis II, som ligger närmare Nordpolen än T-3, men för långt från vår kurslinje för att en överflygning skall löna sig. Även på denna ö gäller, som över hela Polarhavet, att det är alltför riskfyllt att landa vid denna årstid. Detta var särskilt aktuellt nyligen, då en av vetenskapsmännen på Arlis II insjuknade allvarligt och då ingen möjlighet fanns att få honom därifrån till sjukhus avled han och hans kropp måste förvaras på ön tills startbanan åter kan tas i bruk.

Efter 15 timmars flygning bryts ordningen av en liten ceremoni. Sveriges, Norges och Alaskas flaggor dalar ner mot ett tunt molntäcke. Detta är jordens topp! Låter inte pilotens röst litet extra glad vid denna positionsrapport till den kanadensiske radiooperatören i Resolute Bay?

Ny kurs sätts nu mot Grönland och om sex timmar beräknar vi landa på Nord. En trygg dansk röst ger oss aktuella väderrapporter och allt låter bra. När nu första etappens mål närmar sig kommer tröttheten

smygande. Vi vet, att vi ganska snart skall få vila och sova och mot vår vilja tycks kroppen vilja slappna av.

Tystnaden gör nästan ont i öronen, då den starka Continentalmotorn på 260 hk stannar och vi sitter en lång stund och absorberar alla nya intryck. Den vackra, kyliga, arktiska sensommardagen, sjöfåglarnas skrik, de grå barackerna, Dannebrogens, som svajar friskt i vinden och alla glada, gemytliga ansikten som nu trängs kring planet.

Aldrig har väl mat smakat så gott som de danska läckerheter vi bjuds på! Och vi somnar i samma stund vi lägger oss och hela natten strålar midnattssolen från en klarblå himmel.

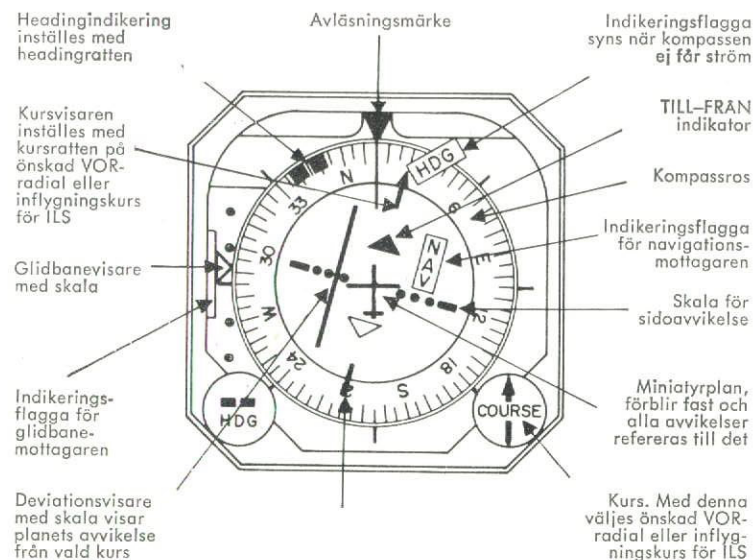
Huru gärna skulle vi inte vilja förlänga besöket på denna danska utpost med dess 35 man starka besättning. Man beställde skämtsamt 35 japanska flygvärdinnor. Endast sju kvinnor har besökt platsen under 11 år, men männen är överens om, att de säkert skulle få större problem om kvinnor stationerades där.

Karlarna har kontrakt på ett års tjänstgöring på Nord, men det gå naturligtvis att förlänga. Lönen är mycket god och Arktis har en säregen tjusning och skönhet. Den som en gång lärt sig att älska polartrakterna vill alltid tillbaka. På Nord finns män som vistats där i närmare 10 år.

Många händer vinkar då vi vingtippar adjö. Snart försvinner Grönland bakom oss, men vi talar med våra danska vänner i radion många timmar efter starten.

Vi hade hoppats kunna landa på Svalbard på denna flygning. Rapporter därifrån visar dock, att den valda landningsplatsen är för mjuk för att kunna tillåta en säker landning och även väderleksrapporterna är mycket nedslående.

Mitt för Svalbard får vi isbildning. Isen ligger tumstjock på vingar, stag och hjul, varvtalet sjunker, hastigheten minskar och vi måste gå ned på lägre höjd. Här är det ju varmare och isen smälter snart. Vädet klarnar och det isfria Norska Havet ligger under oss. Vid våra positionsrapporter sva-



Ovanstående instrument utgör indikeringsenheten i Collins nya navigeringssystem PN-101 för lätta flygplan.

Instrumentet får sina informationer från en navigationsmottagare för VOR/ILS och från en gyrokompass. Man behöver alltså endast detta instrument i stället för normalt kompassindikator och kursvisarinstrument med OBS. Dessutom har man fördelen att få en visuell bild av hur det egna flygplanet ligger i förhållande till den valda kursen.

Bilden visar planet, med en heading av 15°, på väg in från höger mot en vald kurs av 30°.

För närmare upplysningar kontakta generalagenten:



**JOHAN LAGERCRANTZ**

Värtavägen 57 - Stockholm No - Tel. 08/63 07 90

rar nu både Nord och Bodö. Motorn har hackat litet ett par gånger, möjligen beroende på att vi fick blyrik 115-oktanig bensin på Grönland istället för 100-oktanig.

Vi flyger på radiokompassen igen, då vi fått in radiostationen i Bodö och plötsligt ljuder Margareta Kjellbergs glada röst i högtalaren med "Det var dans bort i vägen"! Vi har endast tre timmars flygning kvar till slutmålet och det känns underbart. Små strävsamma fiskebåtar dyker upp på den lugna vattenytan och slutligen ser vi den taggiga konturen av norska kusten. Det är sent på kvällen och midnattssolen färgar himmel och fjäll rosa.

"Så skönt att ha flygningen gjord. Vi gör inte om den" tänker vi och är glada och tacksamma för att allt gått så bra.

Glömt är nu det långa stillasittandet i den trånga kabinen, tröttheten och värken i benen, isbildning och dåligt väder. För oss kvarstår minnet av en otrolig intressant och spännande flygning med många skönhetssyner, som man endast finner i Arktis. Vi och vår Cessna vill gärna tillbaka.

*IP*

## Väl förberedd nordpolsflygning — rena rutinen

— Vi hade inga som helst problem under nordpolstrippen, utan det hela förlöpte fullkomligt sensationsfritt. Det var precis som vilken annan rutinflygning som helst.

Så lydde det besked som direktör Sigurd Hallström lämnade inför KSAK:s motorflygkommitté efter den uppmärksamade nordpolsflygning som han med Olle Ringstrand genomfört under maj månad.

Visst var förklaringen präglad av en viss klädsam blyghet. Med från Anchorage hade de båda flygarna ett exemplar av stadens största tidning, Anchorage News, som över hela första sidan slagit upp nyheten om den flygning, som de unga svenskarna genomfört. De var de första som flugit över nordpolen i enmotorigt flygplan — något som många piloter drömt om men aldrig lyckats realisera. Det är väl inte allom förunnat att klara ut de navigeringsproblem som uppträder just i polartrakterna.

Den Ringstrand-Hallströmska prestationen utfördes med ett helt vanligt standardflygplan av

typ Piper Comanche. Flygplanet, som hade mer än 600 timmar i luften, fick före nordpolsflygningen undergå en normal rutinkontroll vid NYGE-AERO och i samband med denna försågs flygplanet med extratankar (2 st wingtip-tankar à 15 gallons).

Comanchen (PA-24-250 "Auto Flite") är utrustad med Autopilot och en väl genomtänkt radioutrustning gav nordpolsflygarna en betryggande säkerhet. Flygplanet hade en Narco Mark 7, 360 kanaler, en Narco Mark 5, en LNC 100 samt en HF Sun Air. Vidare var Comanchen försedd med en Motorola radiokompass ADF-12 samt en Marker Beachon-mottagare MBT.

## KSAK:s linktrainer

Linktrainern som under sommaren installerats på nedre botten i det nya KSAK-huset har i första hand använts för instruktörsutbildning.

För den instruktionsverksamhet som närmast är aktuell har hittills nio nya handledare utbildats. Två från SAS' Flygklubb, en från Stockholms Flygklubb, två från Stockholms Segelflygklubb och fyra från Tekniska Högskolans Flygklubb.

Linktrainern disponeras fn av Flygvapnet (för Flygpojarna) 15/10—30/4 onsdagar och torsdagar 18.00—21.00, Kungl. Luftfartsstyrelsen, Linjeflygs Flygklubb, SAS Flygklubb, Stockholms Flygklubb, Stockholms Segelflygklubb, Tekniska Högskolans Flygklubb och Östra Sörmlands Flygklubb samt KSAK:s direktanslutna medlemmar.

Måndagarna är förmiddagen reserverad för översyn av linktrainern.

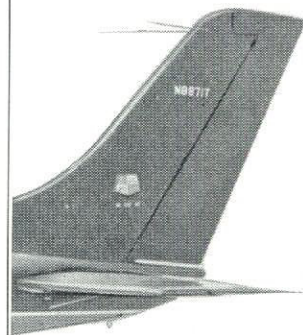
Tre ledamöter ur KSAK:s Motorflygkommitté bildar ett arbetsutskott med uppgift att handlägga linktrainerfrågor.

## 1964 års Deutsche Luftfahrtschau

äger rum 24 april—3 maj på flygplatsen Hannover-Langenhagen. Hannovermässan äger rum 26 april—5 maj.

## Mer än 2 000 000 passagerare

flögs i reguljär lufttrafik över Nordatlanten 1962, meddelar IATA. Vidare konstaterar IATA, att de flesta flygpassagerarna väljer fredag som resdag, torsdagarna visar militärflyget den största aktiviteten, medan lördagar och söndagar (som väntat) är småflygets toppdagar.



# Begagnade flygplan till höstpriser



**AFFÄRSFLYG — FIRMAFLYG — SPORTFLYG**

I utbyte mot nya Cessna har vi fått in följande:

Modell:	Single engine aircraft
1 KZ III .....	Sv. kr. 12.000:—
1 KZ III .....	" " 12.000:—
1 STINSON .....	" " 17.000:—
1 EMERAUDE .....	" " 28.500:—
1 SMARAGD .....	" " 40.900:—
1 CESSNA 150 TRAINER .....	" " 59.000:—
1 CESSNA SKYHAWK .....	" " 37.500:—
1 CESSNA SKYHAWK .....	" " 77.500:—
1 CESSNA SKYLARK .....	" " 65.000:—
1 CESSNA SKYLANE .....	" " 115.000:—
1 CESSNA 205 .....	" " 133.000:—
	Twin engine aircraft
1 PIPER APACHE .....	Sv. kr. 143.000:—
1 CESSNA 310 .....	" " 375.200:—
1 BEECHCRAFT C 45 .....	" " 150.500:—

Priserna gäller fritt Köpenhamn. Upplysningar och försäljningsvillkor:



# A/S COMMERTAS

AIRCRAFT & SPARE PARTS DEPT.

FREDERIKSBERG ALLE 6 . KØBENHAVN V.

TELEFON: HILDA \*1616



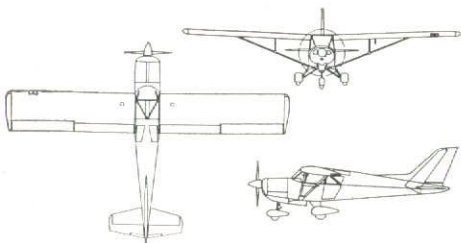


*Sven Sandberg provflyger*

## Beagle "Airedale" 1963

Beagle är en relativt ny sammanslutning av de äldre företagen Miles och Auster och ägs av stålkoncernen Pressed Steel i England. Konstruktion och tillverkning av en serie flygplan i olika storlekar upp till tvåmotoriga med åtta platser har kommit i gång. Den första produkten som nått Sverige är Airedale, som här — liksom i grannländerna — säljes av den nystartade firman Sverigeflyg, Stockholm.

KSAK-NYTT:s utsände testade planet samma dag som luftvärdighetsbeviset var ett faktum. För att vara en fyrsitsare gjorde Airedale intryck av att vara ganska stor. Kanske blir man något förvillad av den väldiga ljuddämparen under framkroppen lik-



som av de väl tilltagna hjulkåporna som utgör en farhugrig anblick. Egentligen är det numera sällsynt med nykonstruktioner i stålörfsäckverk och duk, men man märker också att glasfiber börjat spela en viss roll, stora ytor i stjärtparti och vingpetsar har denna klädsel. Vidare är duken tillverkad av konstfibermaterial ungefär som moderna segel sys i dacron.

Kabinen är väl tilltagen på längden men inte särskilt bred även om det är tillräckligt. Den är emellertid väl ombonad, med en trivsam inredning och en väldisponerad instrumentbräda, där plats finns för all den utrustning som kan behövas för IFR-flygning. Sikten är som den brukar vara i högvingade plan, d v s den har sina begränsningar, särskilt i samband med svängar.

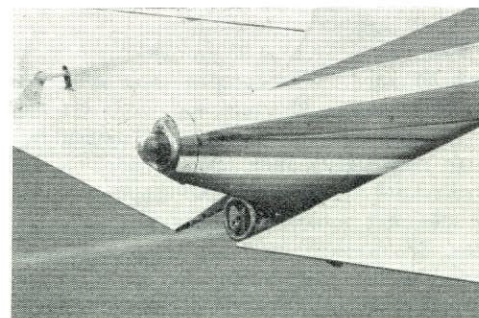
### Stabil och lättflugan

Allt satt bekvämt till för föraren och det var med glädje man konstaterade att det fanns såväl individuella bromsar som styrbart noshjul, det senare mest med tanke på "skidåkning". Styrkombinationen visade sig också praktiskt lyckad vid körning på mar-

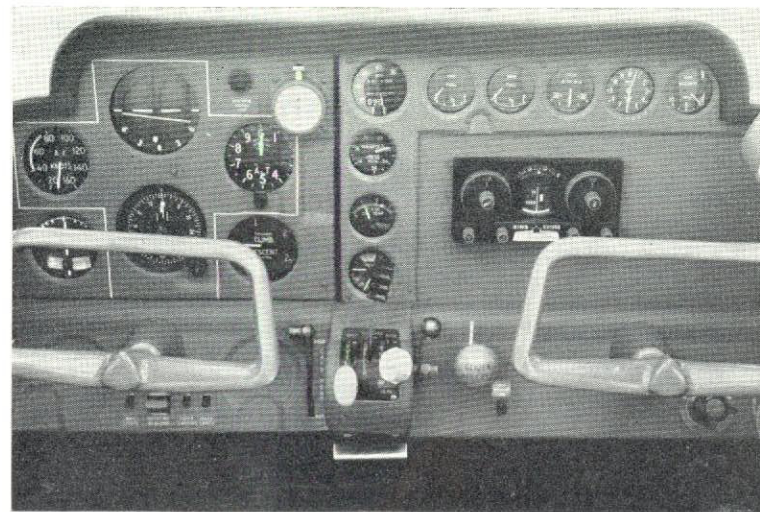
ken. Noshjulet följde nämligen mjukt och lagom villigt med i svängar som initierats med bromsarna. Ett ovanligt lättstyrat plan, som låg stabilt även vid hög fart på Brommas ibland något vågiga hangarplattor.

I starten och flygningen i övrigt gäller det att inte glömma att man har ett propellerreglage att sköta. Mitt på instrumentbrädan sitter bocken med de tre reglagen för gas, propeller och blandning. De har — i motsats till vad som är fallet i mindre amerikanska plan — utformats såsom hävarmar. Systemet ger en god överblick av reglagen eftersom härigenom skett en uppdelning. En annan ovanlig detalj var att vissa elkontakter satt på en panel i taket såsom i större flygplan, innebärande ytterligare förbättrad överblick.

Starten gick så där standardmässigt lätt, att det slår en att alla moderna lätta plan tenderar att bli mycket lika i flygegenskaperna. Det går snart inte att hitta några intressanta särdrag. Roderverkan är också sådan som man väntar i ett högvingat plan. Rodren går lagom tungt och Airedale verkar att ligga ovanligt stabilt och lugnt. Efter en stunds irrande i lufthavet under svängar, stigningar och planéer under olika fart- och effektförhållanden är man av den bestämda åsikten att detta flygplan bör vara



Backspegel (på kabintaket) och bogserkopplingen (i stjärten), två segelflygattribut i Airedale-utrustningen.



Närbild av provflygplanets instrumentpanel.

utmärkt för instrumentflygning. Ljudnivån är alltid svår att bedöma, men någon påtaglig skillnad mellan Airdale och liknande maskiner utan djuddämpare kunde knappast märkas. Å andra sidan lär denna inte heller dra någon effekt eller öka luftmotståndet.

### Snabb men lätt vikning

Den svenske representanten bebådar att Airdale i framtiden troligen blir tillåten för avancerad flygning, men för sådana övningar torde planet knappast var lämpat av flera skäl. Det känns dock tryggt att veta att det är rejäla don man flyger i; att inte turbulens och bryska manövrer kan resultera i att planet bryts sönder.

Stallfarten är låg: 85 km/tim utan klaff och 69 med. Vikningsegenskaperna är en smula ovanliga. Om man tar ner farten och sitter och väntar med ratten i magen hör man naturligtvis först stallvarnaren. Sedan dröjer det emellertid endast mellan 2 och 3 sekunder innan vikningen kommer, och den är mycket markant. Den resulterar dock endast i att nosen sjunker till planflyktläge. Om ratten då fortfarande hålls längst bak sjunker nosen sakta men oemotståndligt och planet lutar över åt vänster. Eftersom närmare besked om stalllegenskaperna ännu inte fanns tillgängliga fick vi nöja oss med detta och följa med i rodren, varpå fart och roderverkan snabbt kom tillbaka. Vikningsegenskaperna lär dock i alla avseenden vara utan obehagliga överraskningar. Från skolningssynpunkt kan det vara bra att eleverna får tillfälle att träna på en markerad vikning.

I landningsplanén får man åter det där intrycket av stor stabilitet, och farten är lätt att hålla vid lämpligt värde. Lättlandat är nästan ett svagt ord för detta plan. Efter en utflytning strax över marken kommer sättningen precis då ratten nått bakersta läget. Det hela verkar väl avvägt och man tror sig vara riktigt skicklig.

### Et allflygplan för klubbar

Vad gör man med ett flygplan som i alla avseenden verkar konventionellt; som har en

moderat marschfart; är väl utrustat i förhållande till priset; kan bogsera segelplan fast det egentligen är för stort och dyrt för ändamålet; som kan förser med flottörer eller skidor; som är lämpat för IFR-flygning? Airdale är en utmärkt kompromiss av alla de egenskaper som fordras av ett klubbflygplan. Det synes lämpat för klubbar som bara skall ha ett enda plan eftersom det kan användas inom så gott som alla områden av verksamheten, inte minst skolflygningen. Men också större klubbar kan behöva ett kompletterande plan, som kan sättas in då "specialflygplanet" inte finns till hands för bogsering, resor, brandbevakning etc.

Beagle kommer med en nyhet som bör vara av stort intresse för många. Genom ett eget finansieringsinstitut blir betalningsvillkoren förmånliga för den som har svårt att "lägga pengarna på bordet". Endast 10% behöver betalas vid köpet. Resten betalas på två år med sedvanlig ränta. Det innebär att Airdale i standardversion kan tas ut genom en kontantinsats av bara 7—8000:—. Fullständig service för Beagleplanen är under utbyggnad i landet. Såväl reservdelar som service kommer att tillhandahållas i Norrtälje.

### Teknisk beskrivning

Fyrsitsigt, högvingat, halvt fribärande flygplan i svetsad stålrorskonstruktion med dukklädsel samt över vissa ytor metall eller konstfibernklädsel. Trehjulsställ med individuella skivbromsar och noshjulsstyrning kopplad till sidroderpedalerna. Konventionella vingklaffar med två lägen, höjdrim, dubbelkommando. Constant-speedpropeller. Bagagehylla i kabinen förutom utifrån åtkomligt bagagerum.

Motor: Lycoming O-360-A1A, fyrcylindrig, luftkyld med horisontella motstående cylindrar. Effekt 180 hk.

### Utrustning

Standard (såsom i ekonomiska kalkylen): Fartmätare, höjdmätare, svängindikator, varvräknare, ingasmanometer, oljetermometer, oljemanometer, cylindertermometer,

amperemeter, elektriska bränslemätare, magnetkompass, stallvarningsindikator, dubbelkommando, kabinvärme, kabinbelysning, eldsläckare, instrumentbelysning, positionsljus, landningsljus, pitotrörsuppvärmning, hjulkåpor, dragstång.

Mot extra kostnad tillhandahålles all möjlig utrustning för IFR-flygning. Fabriken har egen tillverkning av skidor och flottörer.

Koppling för segelflygbogsering kan erhållas. Bogsertid till 600 m med vanligt segelflygplan 3 min, med tvåsitsigt 4 min enligt prov.

### Ekonomisk kalkyl

Grundpriset för standardversionen är 73 140:— fritt Stockholm. På detta lägges 7 000:— för radio m m. För den som önskar hämta sitt plan själv i England är priset 72 430:—.

Inköpspris	73 140:—
Extrautrustning	7 000:—
Summa investering	80.140:—

Avskrivning på 7 år till 20% av värdet	9 200:—
Försäkring (kasko 10% av medelvärdet+ansvar)	6 400:—
Landningskort LFS	100:—
Besiktning m m	400:—
Hangaravgifter	1 500:—
Fast årskostnad	17 600:—
Drivmedel	16:—/tim
Landningsavgifter i utlandet	1:—/tim
Översyn och reparationer samt reservdelar	17:—/tim
Direkttimkostnad	34:—/tim
Timpriser:	300 tim/år 500 tim/år
Fasta kostnader	59:—/tim 35:—/tim
Rörliga kostnader	34:—/tim 34:—/tim
Summa	93:—/tim 69:—/tim

Kilometerpris (190 km/tim)	49 öre	36 öre
Platspris	12 öre	9 öre

### Data

Spännvidd	11,1 m
Längd	8,0 m
Höjd	3,0 m
Vingyta	17,7 m <sup>2</sup>
Vingbelastning	70,8 kg/m <sup>2</sup>
Effektbelastning	6,9 kg/hk
Tomvikt	765 kg
Besättning (4 personer)	300 kg
Bränsle (136 l)	97 kg
Återstår för bagage, radioutrustning, extra bränsle	76 kg
Maxvikt	1 238 kg

### Prestanda

Maxfart, bästa höjd	227 km/tim
Marschfart, 75% effekt på 1800 m höjd	214 km/tim
Marschfart på låg höjd, 75% (vid testet)	200 km/tim
Stighastighet vid havets nivå	3,3 m/sek
Tjänstetopphöjd	3 660 m
Startrullsträcka	287 m
Landningsrullsträcka	229 m
Startsträcka till 15 m	570 m
Landningssträcka från 15 m	430 m
Max flygsträcka vid 1 180 kg i standardversionen	900 km
Max flygsträcka med extratank (91 l) vid 1 171 kg	1 510 km
Max flygtid, standard	4,3 tim
Max flygtid med extratank	7,2 tim
Ovanstående uppgifter gäller vid vindstilla. Uppgifterna lämnade av tillverkaren utom betr marschfart på låg höjd.	

# Väderlekstjänst för allmänflyget

Inom Luftfartsstyrelsen är f n en utredningsrapport angående väderlekstjänst för luftfarten under färdigställande. Denna rapport omfattar bl a ett avsnitt som handlar om väderlekstjänst för allmänflyget. KSAK har beretts tillfälle att taga del av det första utkastet för eventuellt yttrande. Kapitlet angående väderlekstjänst för allmänflyget har efter inkomna remissyttrandena omarbetats och fått följande utformning.

## Väderlekstjänst för allmänflyget (utkast)

**8.1** De väderhaverier, som under senare år drabbat allmänflyget, och den mycket snabba tillväxten av denna gren av luftfarten har aktualiserat frågan, huru man genom förbättrad betjäning från flygväderlekstjänstens sida skall kunna öka säkerheten för denna flygverksamhet.

**8.2** I fråga om den del av allmänflyget, som bedrivs med flygplan utrustade för IFR-flygning och med förare kvalificerade för sådan flygning, är behovet av väderlekstjänst praktiskt taget desamma, som för linje- och charterflyget. Möjligheterna att tillgodose dessa behov med den organisation, som tillhandahålles för linje- och charterflyg, dikteras av organisationens kapacitet och öppethållningstider.

Med hänsyn till denna kvalificerade del av allmänflyget ännu är av relativt liten omfattning, torde den inte vara nämnvärt belastande för väderlekstjänsten.

**8.3** Det vida allvarigare problemet utgör betjäningen av den majoritet av allmänflyget, som är hänvisad att flyga enligt VFR. Denna betjäning kompliceras av att förarna som regel har mycket begränsade meteorologiska kunskaper. De kan endast undantagsvis tyda väderleksrapporter i kodform och torde i allmänhet också ha svårigheter att rätt förstå väderlekskartorna. Med anledning härav är denna förarkategori mycket beroende av att få väderleksläget genomgången under sakkunnig ledning.

**8.4** Det torde emellertid inte vara ekonomiskt möjligt att dimensionera väderlekstjänsterna för individuell genomgång (briefing) av alla VFR-förare, utan ökat behov av sådan briefing måste i första hand mötas genom åstadkommande av möjligheter till självbetjäning för dessa.

**8.4.1** Huvudparten av briefing för VFR-förare sker per telefon, varför självbetjäning avseende denna funktion är väsentlig. Detta bör lämpli-

gen åstadkommas genom anordnande av automatiska telefonsvarare vid vissa självständiga väderlekstjänster. Dessa telefonsvarare bör meddela prognos för det område samt de trafikflygplatser, som är mest aktuella för VFR-förarna. Dessutom bör de meddela eventuell SIGMET samt i övrigt varning för väderleksförhållanden, som kan innebära risker för VFR-flygning inom området. Prov härmed föreslås bedrivas vid Bromma, för vilket engångskostnaderna beräknas till 14 000 kronor.

**8.4.2** Självbetjäning på trafikflygplatserna bör även vid behov möjliggöras för förare, som personligen besöker väderlekstjänsten, genom att för VFR-flygning aktuella väderleksinformationer anslås. Dessa informationer bör omfatta områdesprognoser, eventuell SIGMET och övriga varningsmeddelanden för aktuella områden samt flygplatsprognoser i klartext för aktuella trafikflygplatser. Önskvärt är att även en förenklad väderlekskarta (faxad) finnes anslagen.

**8.5** Därest ovan angivet självbetjäningssystem anordnas, torde behovet av individuell betjäning av VFR-förare avsevärt minska. Det är emellertid angeläget, att VFR-förare som komplettering härtill vid behov kan erhålla ytterligare uppgifter och klarlägganden genom direkt kontakt med sakkunnig personal inom väderlekstjänsten.

Det kan påpekas att kompletterande uppgifter i viss utsträckning kan lämnas från den lokala väderlekstjänsten (BCL-FV2).

I detta sammanhang erinras om att chefen för flygvapnet medgivit, att flottflygplatsernas väderlekstjänst, i det fall det föreligger svårigheter att komma i förbindelse med den civila flygväderlekstjänsten, lämnar väderleksorientering till förare av även andra civila flygplan än sådana, som erhållit tillstånd att begagna militär flygplats. (INFO 70/1961.)

**8.6** Under flygning bör VFR-föraren ha möjlighet att avlyssna CQ-utsändningarna. Det bör övervägas, huruvida dessa sändningar kan kompletteras med SIGMET och varning för VFR-flygning.

**8.7** Den mest brådskande åtgärden för att förbättra säkerheten för VFR-flyget är enligt utredningens uppfattning att igångsätta ovan berört varningssystem för VFR-flygning. Ett liknande system har tidigare praktiserats av flygvapnet, varför erfarenheter angående administrationen av ett dylikt system finnes inom landet. Till skillnad från det system, som tillämpades av flygvapnet, bör varningen ej avse endast låga moln och dålig sikt utan även isbildning, turbulens, kraftig nederbörd och hårda vindstyrkor.

Varningarna bör distribueras till samtliga svenska trafikflygplatser samt eventuellt inkluderas i CQ-utsändningarna.

Genom föreslaget varningssystem blir förare, som planerar VFR-flygning, uppmärksammade på att väderlekssituationen eventuellt kan komma att omöjliggöra sådan flygning. Avsikten är att de förare, som ändå önska genomföra flygningen, icke skall göra detta utan att inhämta grundligare information angående väderlekssituationen samt först därefter avgöra, huruvida flygningen skall genomföras.

**8.8** Förslag har framkommit att införa en allmän och förenklad flygvädersprognos i de dagliga väderleksrapporter, som utsändes av SMHI via Sveriges Radio och TV.

I förekommande fall bör även flygvarning enligt 8.7 ovan utsändas.

Utredningen föreslår, att denna möjlighet undersöks.

**8.9** Ovan framförda förslag skulle enligt utredningens uppfattning för rimliga kostnader ge allmänflyget relativt goda möjligheter att erhålla det väderleksunderlag, som erfordras före och under flygning.

För att rätt kunna utnyttja detta underlag erfordras emellertid — förutom gott omdöme — även goda kunskaper i meteorologi. Utredningen får därför avslutningsvis föreslå, att frågan om

kraven på meteorologiutbildning enligt certifikatbestämmelserna omprövas i avsikt att anpassa dessa till en enligt ovanstående riktlinjer bedriven väderlekstjänst.

## KSAK:s yttrande

KSAK framhöll i sitt yttrande bl a följande.

**8.2** Ett starkt önskemål från KSAK är att öppethållning vid vissa flygplatser utsträcker så långt som den tillgängliga personalorganisationen (utan utnyttjande av övertid) medger.

**8.4** Krav på individuell briefing för alla VFR-förare torde ej kunna ställas men undantagsvis måste sådan briefing vara möjlig. På vissa platser t ex Malmö/Bulltofta är behovet av dylik individuell briefing särskilt aktuellt.

**8.4.2** Vid flygplats där endast väderleksbiträde tjänstgör under viss tid på dagen bör möjlighet beredas VFR-flygare att utnyttja vid stationen befintlig telefon (utan särskild avgift) för samtal med annan väderleksstation.

SPAF har i sitt yttrande föreslagit att införa en allmän och förenklad flygvädersprognos i de dagliga väderleksrapporter som utsändes av SMHI via Sveriges Radio. Ett sådant arrangemang skulle enligt KSAK:s uppfattning vara synnerligen värdefullt för allmänflyget.

## Affärsflyget vinner terräng

Inte mindre än 9 tvåmotoriga Apache och Aztec har under det senaste året sålts genom den svenska Piper-representanten NYGE-AERO, bl a till AB Volvo, AB Bolinder-Munktel, Svenska Flygmotor AB, ESAB, AB Anders Löfberg och AB Sjögrens Skyddsvante.

## Beechcraft i affärsflygets tjänst

Saabs Beechcraft "Baron", som levererades förra sommaren har nu gått ca 20 000 mil utan tekniska störningar. Nya 2-motoriga affärsflygplan av typ Beechcraft "Travel Air" 2x180 hkr) har nyligen levererats till Förlagshuset Norden AB och till Malmö Aero.

## Den nya Flying Review International

### Europas största flygtidskrift

med initierade reportage från hela flygvärlden för såväl fackmän som privatflygare. Nu med fler artiklar och mer illustrationer — även i färg.



Finnes hos större tidningsförsäljare.

## Vad är yrkesmässig luftfart?

Gränsen mellan privat luftfart och luftfart i förvärvssyfte tycks stundom vara svår att hålla. Det finns gränfall som kan vara svåra att bedöma. Överträdelse förekommer emellertid både av okunnighet, obetänksamhet och stundom medvetet — ibland med hjälpflygtillstånd som täckmantel. KSAK har tidigare framhållit angelägenheten av att regler och bestämmelser strikt hållas och tar avstånd från all illojal konkurrens. Men som sagt vissa fall kan vara svårbedömbare. Av nedan tre relaterade fall hör väl de två första till denna kategori.

### Det första fallet

Till KSAK anmäldes att Ljungbyheds FK gjort intrång på den kommersiella marknaden genom utförande av en isspaningsflygning över Öresund sistlidna vinter, vilket framgick av en artikel i Nordvästra Skånes Tidningar.

Efter att ha infordrat yttrande från klubben överlämnade KSAK handlingarna till den juridiska kommittén, som avgav följande yttrande:

”Vad Ljungbyhedfallet beträffar synes det förhålla sig så, att en klubbmedlem vid flygning, som av honom företagits med ett klubbens tillhörigt flygplan, gjort naturiakttagelser som han nyttjat för ett tidningsreportage.

Kommittén kan icke finna att omförmälda förhållande inneburit något överträdande av gällande luftfartsförfattningar.”

### Det andra fallet

Vid samma tillfälle anmäldes ett annat intrång som enligt en tidningsartikel kunde hänföras till Aeroklubben i Malmö.

Efter från klubben infordrat yttrande överlämnades även dessa handlingar till juridiska kommittén som anförde:

”Vad sedan Malmöfallet angår har Aeroklubben i Malmö uppgivit att ett plan med förare ställts till Sydsvenska Dagbladets förfogande såsom en väntjänst enligt principen självkostnad.

Då det dels får anses tveksamt om flygplanet upplåtits i förvärvssyfte i luftfartslagens mening och dels klubben vidare utfäst sig att vidtaga åtgärder i syfte att förhindra ett uppreparande av det inträffade, anser kommittén att icke heller i detta fall anledning föreligger för KSAK att ingripa.”

### Det tredje fallet

#### Allvarligt intrång

Anmälan har gjorts till Lfs att Sundsvalls Flygsällskap utfärdat en broschyr med reklam för klubbens verksamhet, varvid bl a fiskeresor och andra transporter utlovats. Förklaring har infordrats av Lfs. KSAK har begärt att få del av denna förklaring.

KSAK:s juridiska kommitté yttrar:

”Angående slutligen av Sundsvalls Flygsällskap arrangerade flygresor till fjällfiskevatten mot viss i varje särskilt fall angiven ersättning, så uppgivas dessa visserligen vara förbehållna Sällskapets medlemmar, men då enligt vad kommittén förmodar, en var har möjlighet att emot en årlig avgift av 25 kronor bli medlem i klubben, synes ifrågasättande verksamhet vara att betrakta som luftfart i förvärvssyfte för vilken fordras tillstånd från luftfartsstyrelsen. (Jämför luftfartslagens sjunde kapitel.)”

Lfs har i dagarna anmält fallet till polismyndigheten i Sundsvall för utredning och ev åtal. I anmälan anför Lfs bl a:

”Beträffande de flygningar, som här äro i fråga, måste det enligt styrelsens mening med hänsyn till omständigheterna — bland annat det förhållandet att allmänheten genom att inbetala 25 kronor de facto må deltaga i turerna — röra sig om luftfart i förvärvssyfte, närmare bestämt ”icke regelbunden luftfart —taxiflyg”. För utövning av sådan luftfart erfordras luftfartsstyrelsens tillstånd; se härom även BCL-D 3.2 ”Driftbestämmelser, Icke regelbunden luftfart, Taxiflyg.”

Vid utövning av luftfart i förvärvssyfte kräves — förutom tillstånd som nyss sagts — att flygplanet är klassificerat i klass I a, ”normal flygning, yrkesmässig luftfart, befordran av passagerare”, vilket förhållande framgår av luftvärdighetsbeviset (se mom 3.1 i BCL-D 3.2 jämfört med mom 2 i BCL-L 1.6), samt att föraren innehar lägst certifikat för trafikflygare

## Flygbokhyllan

### Handbok i radiotelefonering och -navigering

Den handbok i radiotelefonering, som i febr 1963 utgavs av förvaltare Lennart Hedberg, Karlstad, slutsåldes på kort tid och visade sig följaktligen fylla ett behov.

KSAK har nu mottagit ett exemplar av nya upplagan, som omfattar 145 sidor. Den är utförd i boktryck med lättläst stil med plats för egna anteckningar. Pärmen utgörs nu av mjukplast med ringpärmsmekanism. Härigenom kan dels boken vikas utan att skadas, dels kan önskad sida slås upp utan att falla igen. En klar förbättring jämfört med den första upplagan.

Den betydelsefullaste förändringen utgör det nyttillkomna avsnittet om radionavigering. Här behandlas NDB/ADF, VOR, VDF ILS och GCA-systemen i utförliga beskrivningar kompletterade med ett 25-tal figurer samt tillämpningsexempel. På detta sätt kan privatflygaren i lättillgänglig form läsa in vad som bör kunnas ifråga om kommunikations- och navigeringsutrustningen i ett modernt sportflygplan.

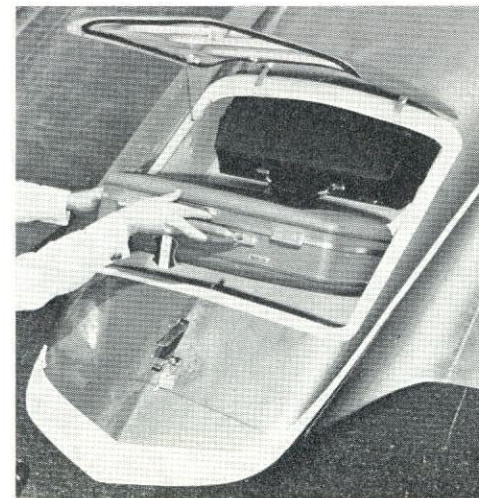
Utgivaren har utlovat ändringstjänst innebärande att ändringar och tillägg i gällande bestämmelser tillhandahållas mot självkostnadspris. Härigenom kan boken hållas aktuell längre tid. Varje utgivande av ändringar och tillägg meddelas genom annons i KSAK-nytt.

Boken, som är granskad och godkänd av berörda myndigheter, kan rekommenderas som lämplig kurslitteratur vid utbildning inom klubbarna.

Se vidare annons i detta nummer.

av 3. klass (B) (se mom 1.5 i BCL-U 7.3). Vidare skall å flygplanet finnas försäkring eller annan betryggande säkerhet för eventuella skadeståndsanspråk; bestämmelser härom återfinnas i BCL D 1.1 — (Lagen den 5 mars 1937 (nr 73) om befordran med luftfartyg ersattes visserligen den 1 augusti 1963 av 9 kap i luftfartslagen (se härom FS 1960:69 och 1963:399); vid här ifrågasättande tidpunkt var emellertid 1937 års lag gällande.)

Sundsvalls flygsällskap innehar icke luftfartsstyrelsens tillstånd till utövning av luftfart i förvärvssyfte.



### Komforten ökar

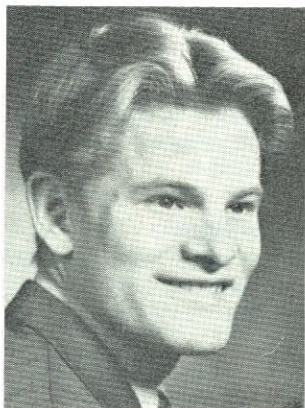
De flygplan som numera står till affärsflygets förfogande utrustas med samma komfort som bilarna. Som exempel visas här en detaljbild från Cessnas 2-motoriga Skyknight, vars motorogndoler inrättats till bagagefack.

### Handbok för privatflygare

Inom en tidsrymd av knappt ett år har landets klubb- och privatflygare begåvats med ett flertal goda läro- och handböcker.

Först i raden må nämnas den av Lfs utgivna ”Hur skall jag flyga” och flygvapnets kompendium ”Meteorologi för krigsmakten”. Vidare KSAK:s ”Utomlands med eget flygplan” och förvaltare Lennart Hedbergs ”Handbok för privatflygare i radiotelefonering”.

SPAF har utgivit ”Flyghandbok” där en flygfältskatalog ingår och nu sist i raden kommer en liknande handbok utgiven av ingenjör Paul Pettersson, verksam som ledare av utbildningsverksamheten vid Jönköpings flygklubb. Denna handbok som redan börjat komma ut i marknaden har ett bekvämt format och kostar kr 17:50. Enligt referentens uppfattning borde emellertid flera skisser införas, speciellt saknas sådana i kapitlet ”Ej godkända flygplatser”. Hur vore det att införa dessa på bladens baksidor? Några av de skisser som finns äro av mindre god kvalitet, men detta är enkelt att förbättra. Handboken är bra uppställd och systemet med ”öron” gör att det är synnerligen lätt att hitta vad man söker. Författaren utlovar årlig ändringstjänst, som dock inte ingår i bokens pris. Han har emellertid utlovat låga ändringskostnader.



Irve Silesmo –  
återigen svensk  
mästare i segel-  
flyg.

## Segelflyg SM 1963

Man kan inte påstå att vådrets makter var gunstiga vid årets SM i segelflyg, men det hör ju liksom till pjäsen. Det var därför så mycket mer stimulerande att iakttaga den strålande tävlingsanda och det glittrande goda humör som såväl tävlande som funktionärer och medhjälpare visade denna regniga och kalla vecka. Inte minst gäller det alla frivilliga krafter som ställt sig till förfogande, för att nu inte tala om flickorna i köket, som fick slita hårdare än de flesta.

Tävlingen blev alltså ganska chansartad, men det hör ju också till pjäsen och skänker den här tävlingsformen mycket av dess charm. Hur det är, så är det skickligheten som kommer till uttryck även när man tar chanser, även om tur och otur spelar in ibland.

Beträffande resultaten är det väl bara att konstatera att Silesmo inte är mycket att göra åt när hans lilla pigga fru är med och hejar på. Mera förvånande var väl att debutanten och yngsten Roger Falk placerade sig så fint, i synnerhet som han fått den materiel som blev över sedan dom stora grabbarna i klubben tagit sitt. Ett namn att komma ihåg.



Roger Falk –  
ung, sensationell  
SM-tvåa.

Vad som för övrigt hände framgår bäst av Rune Domås dagbok som återges här nedan.

### DAGBOK

förd vid SM-segelflyg 1963, av R. Domås, Västerås Flygklubb.

Tid: 7–14 juli.

### Lördag 6/7, ankomstdag

Solen skiner i hela Sverige ända fram till kl. 16.00. Då kom SM-vädret: regn och blåst.

Deltagarna startade resan till Älleberg i sol, men kom fram enligt ovan och bytte shorts emot regnrock.

Det härliga SM-humöret och den speciella förväntan som porrar före ett SM kunde inte vädret rå på. Glada hejanden och tillrop ekade över gården, speciellt när allas vår "Stålis" visade sig.

Småningom lugnt, de flesta kommit i bås.

### Deltagarlista

Tävlingsnr	Namn	Flygklubb/flottilj	Flygplanstyp
1	Eriksson Ture	Linköpings FK	Zugvogel IV
2	Wahlström Lars	Uppsala FK	Mucha Standard
3	Molander Harry	FV	Weihe
4	Bertilsson Sam	Örebro BFK	K 8 B
5	Persson Per-Axel	F 5, Ljungbyhed	Weihe
6	Fridén Kurt	Lidköpings FK	Zugvogel IV a
7	Klevstigh K-G	Ö Sörmlands FK	Zugvogel IV a
8	Berg Olle	Stockholms SFK	K 8 B
9	Sjödén Bo	Jönköpings FK	SF 26 Standard
10	Olsson Göte	Västerås FK	Zugvogel IV a
11	Axner Yngve	Jönköpings FK	SF 26 Standard
12	Rodling Sture	Linköpings FK	Ka 6 CR
13	Nyström Karl-Eric	Västerås FK	Mucha Standard
14	Lindmark Bengt	Örebro BFK	Ka 6 CR
15	Jonasson Jan	SFK i Karlstad	Zugvogel IV
16	Nordlund Ake	F 11, Nyköping	Bergfalke II/55
17	Silesmo Irve	Örebro BFK	Ka 6 CR
18	Hallböck Jan	AK i Malmö	Skylark 4
19	Eriksson Kent	Skövde FK	K 8 B
20	Lundberg Egon	Linköpings FK	K 8 B
21	Fredriksson Lars	Eskilstuna FK	Foka SZD-24C
22	Jerstedt Sture	Uppsala FK	K 8 B
23	Ottosson C-O	Ljungbyheds FK	Weihe
24	Falk Roger	Västerås FK	Bergfalke II/55
25	Ek Evald	Eskilstuna FK	Zugvogel IV

### Söndag 7/7, (icke flygdag)

Disigt, risk för regn. Briefing flyttades till kl. 11.00. Besked = icke flygdag, bara provstarter utfördes, avbröts senare, Älleberg nästan i moln.

### Måndag 8/7 (flygdag)

Väder:

Lågtrycket hemsöker nu Finland, vindstilla, fuktigt, mycket moln, 5/8, basen på 400, topp 3000 m., sikt 20–30 km, senare på dagen beräknas topphöjden öka till 4000 m, ingen torrtermik, bara molntermik.

QNH stiger 1–2 MB.

Tävl. uppgift:

Hastighetsflygning Älleberg—Varberg, 13,9 mil, 1:a start kl. 11.00.

11.00—11.16. Start. Axner, Berg och Bertilsson kom tillbaka.

12.45—13.10. De flesta återvänder till Berget, 5 st landar ute c:a 20 km bort.

13.10—13.30 Regn, haveri med nr 19 som "nödlandade" vid dansbanan, såg otäckt ut men gick bra.

13.30 Regnet slut, "stora darren" börjar. Många startar men återvänder.

14.25 Regn igen.

15.45 Sol, många startar, men det blev mest bara glidtalet.

17.10 Startade Klevstigh och nådde 4.700 m och 85 km, då låg de flesta på marken. Bra gjort.

#### Resultat:

Klevstigh	85 km
Lindmark	69 "
Jonasson	49 "
Fredriksson	30 "

Alltså ingen tävlingsdag enl. reglerna, tyvärr!

Fredrikssons Foka skadad men lagas på natten.

#### Tisdag 9/7 (flygdag)

##### Väder:

SV vind, höga moln i NO. Regnområdet som skulle kommit under förmiddagen hade försvagats och försenats.

##### Tävl. uppgift.

Hastighetsflygning på rakbana Älleberg—Örebro flygplats, 155 km. Vädret syntes bra men Olle Berg frågade hur kallt det var i Vättern?

1:a start kl 10.30.

10.30—11.55 Startade 16, 17, 9, 8, 1, 6, 22, 24, 7.

10.55 Syntes altocumulus, läget ovisst. Nr. 14 landat ute.

11.30 En glugg öppnar sig, resten går iväg.

12.50 Silesmo landar i Örebro. Det blåser, 6/8.

Omdöme: Vädret bra i Örebro, svårt norr om Skövde. Uppgiften medelsvår men något chansartad.

#### Onsdag 10/7 (flygdag)

##### Väder:

Lågtryck i hela landet, bättre västerut, inga nya störningar synes, låg molnbas, fuktigt, skiktande moln.

Ny briefing kl. 11.00. Cumulus med toppen 2000 m, bas 900 m. Varmare, risk för skurar.

##### Tävl. uppgift.

Hastighetsflygning bruten bana Älleberg—Timmersdala—Hovby (80,3 km).

10.00 Kom Ljungh och Gävert från LFS.

11.00—13.15 Vädret någorlunda, de förare som kommo iväg före kl. 13.15 hade en chans, sedan började regnet.

13.50 Slutade regnet.

14.10 Sol.

14.20 Startade sista delen av förarna, bl.a. Fredriksson.

Omdöme: Uppgiften svår, endast 2 förare i mål, Silesmo och Olsson. Debutanten Falk (på Bergfalke) landade intill målet och gick därmed upp på 2:a plats.

#### Torsdag 11/7 (flygdag, icke tävlingsdag)

##### Väder:

Lågtrycket har ej passerat, altocumulus-täcke, molnbas 600 m, torrtermiken obefintlig, molntermik finns, vinden sydlig 40 km/tim.

##### DYSTERT!

##### Tävl. uppgift.

Hastighetsflygning bruten bana Älleberg—Hova k:a—Örebro, 158,5 km.

10.40 Började regnet.

11.05—11.25 Kraftigt regn.

11.45 Ljusare mot söder men i övrigt bara "alto" med "trasor".

14.10 Gick förste man, Rodling sedan Falk, Berg, Silesmo men alla återvände utom Berg (vad han flög på visste ingen). Silesmo landade en bit bort och var snart hemma igen.

16.10 Ny skur.

16.20 Vädret något bättre, några startar men återvänder.

Omdöme: Ej tävlingsdag. Olle Berg kom 89 km på instrumentflygning. Stämningen tryckt efter haveri.

##### Haveri:

K. E. Nyström med Mucha totalhaveri i samband med start kl. 17.45. Tappade en felmonterad (!) ving, kusligt, men Nyström undkom med skrubbsår.

#### Fredag 12/7 (flygdag)

##### Väder:

Baksidan på lågtrycket, kyligt, nytt lågtryck över England, finns sönderblåst torrtermik, molnbas 1000 m, platta Cumulus (inversion på 1500 m), större gluggar som tenderar till ökning.

Vinden 250°, 40 km/h (byarna 15 m/sek). Ny briefing kl. 11.00, räkfest på kvällen.

10.30 Vinden ökar, sanden driver på gårdsplanen.

11.00—12.00 Besked om uppgiften:

Starten flyttades till Trollhättan, hastighetsflygning rakbana Trollhättan—Karlsborg, 129 km, 1:a start kl. 14.15.

Vilken fart det blev, bilekipagen försvann snart från berget, det blev nästan SM i bilkörning.

Vädret syntes bli bra och i den medvinden bör det bli medelfarter över 100 km/tim.

Vid målet i Karlsborg blev det nästan panik när planen kom in som på ett snöre med slokande vingspetsar. Fredrikssons Foka gick snabbast med Skylarken närmast. Zugvoglar gick också fort, Klevstigh tog en chans och åkte så fort han tordes men han

## Det finska segelflygplanet

# VASAMA



I Finland växer trädet långsamt och blir därför långfibrigt, segt och starkt. Det finska flygplansfaneret och övriga träkonstruktioner i Vasama är därför av elitklass. Största delen av metalldelarna är utförda i rostfritt stål.

### OSTIV-priset år 1963 för bästa segelflygplan i standardklass

Glidplanet Vasama uppfyller även högsta krav:

— **lysande flygegenskaper** — Vasama segelplanet är mycket snabbt — 170 km/h i byiga vindförhållanden och upp till 250 km/h i lugnt väder. Trots hastigheten är Vasama dock ett lättfluget plan.

— **lysande prestanda** — Vasamas glidtal är 1:34 vid 85 km/h. Minsta sjunkhastighet är 0,6 m/s.

— **lysande tekniska data** — Vasamakonstruktionens hållfasthet kännetecknas redan därav, att dess belastningsvärden är +7,0 och -4,0 G.

Begär närmare upplysningar direkt från oss.

**K.K. LEHTOVAARA OY**

Tavastehus - Finland

tordes för mycket och damp ner strax före mål.

En del kom in med 5—600 m över mållinjen, det gick bara inte att trycka bort höjden om planen skulle bli hela. Praktväder.

#### Sammanfattning av dagen.

Uppgiften blev nästan lätt, 21 av 24 kommo i mål. De fyra främsta bibehöll sina placeringar.

#### Lördag 13/7 (flygdag)

##### Väder:

Varmluft, disigt, lågt i tak, men lovas högre gubbar av "högre gubbar". Vinden 235°/35 km.

##### Tävl. uppgift.

Triangelbana, hastighet, Älleberg — Väring — Öttum — Älleberg, totalt 130 km. 10.45 3 man startat, sol, svag vind som verkar att öka. Vädret verkar bli bra, de flesta startar och försvinner.

#### Slutpoäng efter fyra tävlingsdagar (9/7, 10/7, 12/7, 13/7)

Plac	Förare	9/7		10/7		12/7		13/7		Summa poäng
		Dags-plac	Poäng	Dags-plac	Poäng	Dags-plac	Poäng	Dags-plac	Poäng	
1	17 Silesmo I	2	997,0	1	1 000,0	4	882,0	3	971,6	3 850,6
2	24 Falk R	8	877,0	3	903,8	10	823,6	5	826,6	3 431,0
3	22 Jerstedt S	5	916,0	5	821,3	18	719,8	14	642,2	3 099,3
4	16 Nordlund A	10	859,0	9	536,8	16	758,1	7	776,9	2 930,8
5	12 Rodling S	1	1 000,0	24	210,4	2	969,1	11	731,5	2 911,0
6	10 Olsson G	20	321,8	2	966,8	8	825,9	6	783,4	2 897,9
7	5 Persson P-A	3	946,0	24	210,4	6	864,7	12	720,0	2 741,1
8	1 Eriksson T	4	934,0	15	349,1	19	690,7	10	752,4	2 726,2
9	9 Sjödin B	19	337,5	8	585,8	13	796,1	1	1 000,0	2 719,4
10	3 Molander H	9	865,0	—	—	7	859,1	2	984,8	2 708,9
11	7 Klevstigh K-G	6	907,0	10	530,8	23	455,0	8	774,0	2 666,8
12	8 Berg O	15	769,0	21	241,5	17	752,0	4	843,8	2 606,3
13	11 Axner Y	12	838,0	18	302,5	21	664,8	13	691,2	2 496,5
14	6 Fridén K	11	853,0	10	530,8	24	334,8	9	764,6	2 483,2
15	19 Eriksson K	14	775,0	6	674,3	15	771,0	21	236,2	2 456,5
16	25 Ek E	22	174,2	4	866,7	5	865,9	15	439,2	2 346,0
17	4 Bertilsson S	13	781,0	10	530,8	14	784,4	21	236,2	2 332,4
18	2 Wahlström L	7	883,0	20	289,3	9	825,0	24	147,6	2 144,9
19	21 Fredriksson L	23	149,9	13	504,5	1	1 000,0	18	396,0	2 050,4
20	18 Hallbäck J	25	110,7	14	481,8	3	928,5	17	429,8	1 950,8
21	20 Lundberg E	17	378,9	18	302,5	12	803,9	19	378,7	1 864,0
22	23 Ottosson C-O	17	387,9	23	235,5	11	811,7	16	436,3	1 862,4
23	15 Jonasson J	23	149,9	7	621,7	20	690,1	20	360,0	1 821,7
24	14 Lindmark B	16	571,1	16	331,2	22	520,1	23	213,1	1 635,5
25	13 Nyström K-E	21	273,2	17	327,6	—	—	—	—	600,8

13.45 Lätt regn, cumulonimbus söderut, regnar på sista benet hem mot mål. Blir nog svårt.

15.55 Görs omstarter bl a Fredriksson, Ek. Disigt (varmluft), svag vind.

16.15 Hade 3 st. gått i mål, 10 st. landat på sista benet, (se ovan).

16.56 Omstart i åskby av bl a Göte Olsson (kom sedan nästan runt efter att ha varit uppe på 4200 m).

17.00 Regn och åska inga fler starter.

Omdöme: Tävligen mycket chansartad på grund av det växlande vädret. Uppgiften blev alltså så svår att endast 3 st. kom i mål.

#### Söndag 14/7

##### Väder:

En fuktig luftmassa täcker hela Sverige, vinden mycket svag från NO, förefaller som om "fukten" står stilla över Älleberg.

Ny briefing kl. 10.30. Då var det bara 200 m i tak och absolut ingen termik.

##### Uppgift:

Delades ej ut, i stället diskussion om regler m m under ledning av Jidde Karlsson. Därvid framkom att:

a/ tidpunkten för SM ev. borde flyttas till våren. Då uppstår dock problem med deltagandes semestrar.

b/ platsen för SM bör vara Älleberg, bl a av de skälen att det finns någorlunda fria luftrum över Älleberg, det finns tradition på Älleberg, det går att arrangera inkvarteringar.

I stället bör Älleberg byggas ut för de extra pengar det skulle kosta att arrangera SM på annat ställe.

c/ Organisationen bra, kanske bör högtalare upp även vid startplatsen. Man bör få bo var man vill under tävlingarna, givetvis efter anmälan i förväg.

d/ Barogram borde inlämnas på alla flygningar, radio bör inte tillåtas, flytväst bör med i utrustningslistan.

e/ 1/3 av förarna bör flyga 50 km för att tävlingsdag skall räknas. Tävlingsledningen skall avlysa tävlingsdag om väder m m bedöms hopplöst.

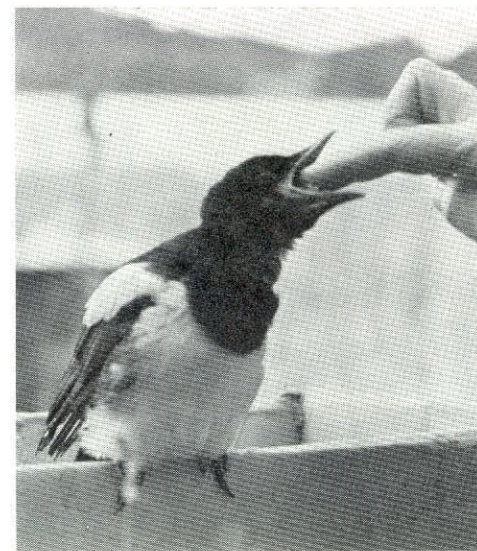
f/ Flygplantypen bör även i fortsättning- en få vara valfri.

##### Kl. 14.00.

Prisutdelning, som vanligt i god stämning med hattpris i extra upplaga. "Klevas" fick det ordinarie hattpriset medan Olle Berg erhöll trafikledare Olssons för dagen nyuppsatta. Det bestod av en förunderlig grunka som det stora flertalet förstod att "Trafikolle" måste göra sig av med.

##### Slutomdöme:

Tyvärr ett för "kort" SM med en hel del chansväder. Arrangemangen perfekta, oturligt med 2 totalhaverier (Nyström och Molander). Den senare bytte till sig en L-Spatz efter en typisk Weihegrundloop, han fick inte gå över till Bergfalke eftersom han en-



#### Ökat stöd åt privatflyget

Luftfartsstyrelsen föreslår att anslaget till understöd åt segelflyget för nästa budgetår skall höjas till 385 000 kronor. Anslaget utgår f n med 366 000 kronor. Ökningen hänför sig helt till höjning av arvoden samt flygtillägg för instruktörspersonalen.

#### Nya svenska segelflygrekord

Från Borlänge-Domnarvets FK har KSAK erhållit anmälan om nya svenska segelflygrekord i höjdflygning med tväsitsigt segelflygplan. Flygningen utfördes i en Bergfalke II/55 den 27 maj 1963. Förare var Allan Mårds och Gunnar Carle. Höjdvinsten har preliminärt beräknats till 5 700 meter och absoluta höjden till 6 300 meter.

ligt Ståhlfors inte borde få ett bättre flygplan än han haft från början!?!?

De båda deltagande Bergfalkarna gick in på resp. 4 plats, en och annan Bergfalke-entusiast såg inte ledsen ut för det.

Deltagarna skildes åt under sedvanliga tillrop och de flesta ses väl igen om två år för SM i segelflyg måste det ovillkorligen bli.

Utän detta försvinner en del av sporten och sporen att förkovra sig.

Dom



Där gingo tre jän-  
tor i solen... leen-  
det i mitten tillhör  
Margareta Ahlström,  
Küllike och Rigmor  
flankerar.

## Sveriges första damtävling i segelflyg



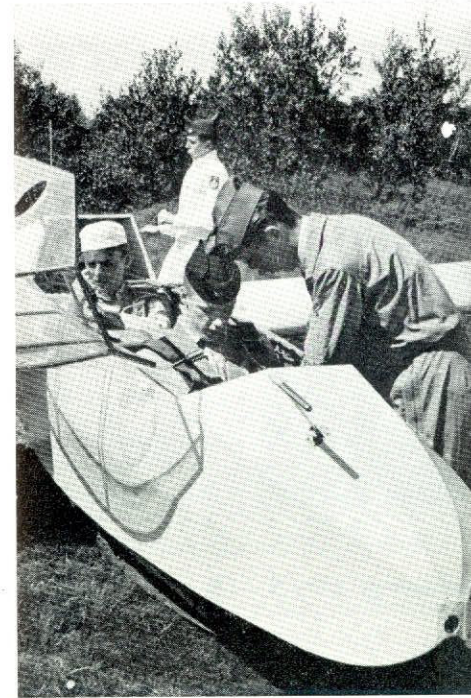
anordnades av Norrköpings Automobil- och Flygklubb den 10—11 augusti. Initiativtagare var segelflygentusiasten Margareta Ahlström och överledare från KSAK trafikdirektör Jidde Karlsson.

Vädret var — naturligtvis är man frestad säga — nästan sämsta tänkbara och tävlingen måste inskränkas till höjdflygning och landning på idealtid, kombinerad med pricklandning. Detta avskräckte emellertid inte de åtta kända segelflygflickorna som ställt upp och tävlingen kunde genomföras till allmän belåtenhet.

Egentligen är det anmärkningsvärt att ingen damtävling tidigare kunnat samla deltagare på detta område, men nu kan man väl hoppas att isen är bruten och att som Margareta Ahlström uttryckte det "det här skall bli en följetong som ger oss damer samhörighetskänsla och minskar vår rädsla för att delta i tävlingar öppna för båda könen".

Var och när nästa damtävling blir är väl ännu ej planerat. Med hänsyn till det mycket begränsade flygtidsunderlaget hos presumtiva tävlande är det av vikt att täv-

## Ällebergsfacit sommaren 1963



länderna och Sverige uppskattade syn- och hörbart segelflygningarna. En av de gladaste var USA-majoren Smith L van Fossen som trots 6 000 flygtimmar aldrig tidigare provat på segelflyg. Under Ällebergsbesöket visade som vanligt Falköpings Stad en storartad gästfrihet, så även Rotary — Falköping, som bl a arrangerade en imponerande rundtur bland 4 000-åriga kulturminnesmärken på Falbygden, vilket begärligt fångades av amerikanska filmkameror.

### Bygglärdarekursen på Älleberg 26/5—15/6 1963

Kurschef: Lars Boström

Lärare: Lennart Jensen, Bengt Söderholm (flygplanlära) Karl-Göran Klevstigh (instrumentlära).

Elever: Anders Ahlquist (Kiruna FK), Rune Andersson (Köpings FK), Hans Bergström (Östersunds FK), Sten Brandheim (Filipstads FK), Rune Hagman (Varbergs FK), Arne Johansson (Karlskoga FK), Jan Johansson (Arboga FK), Arne Järnbert (Kronobergs FK), Roland Larsson (NÖ Smålands FK), Jan Odheim (Uppsala FK), Sven Welander (Halle-Hunnerbergs FK), Rune Westergren (Gävlebygdens FK).

### Årets Ällebergsgäster ur Air Cadet Exchange

tillbringade tiden 25—28 juli på Älleberg som KSAK:s gäster. Fyra officerare och tretton cadets från USA, Canada, Storbritannien, Neder-

lingen liksom i år blir såpass okomplicerad att det ej verkar återhållande på tävlingsanmälningarna. Det torde också bli nödvändigt att överarbeta poängberäkningen. I år var t ex höjdtävlingen totalt utslagsgivande. Vidare har t ex ifrågasatts om inte samtliga starter skulle räknas istället för som nu de tre bästa.

### Resultat:

- 1:a Margareta Ahlström, Norrköping
- 2:a Küllike Elenbo, Linköping
- 3:a Rigmor Gerhardt, Storebro
- 4:a Lillemor Staffansson, Östersund
- 5:a Lois Gustavsson, Trollhättan
- 6:a Christina Jonsson, Stockholm
- 7:a Birgitta Henriksson, Norrköping
- 8:a Eva Sandberg, Linköping







Kursdeltagarna uppställda i bokstavsordning. Mattsson ej närvarande. Lilla bilden visar den obligatoriska fallskärmsinstruktionen.

## Segelflyglärarekurs I på Älleberg 19/5–15/6 1963

Kursledare: Lennart Ståhlfors

Lärare: Lennart Ståhlfors, Bengt Karlsson, Bengt Söderholm (flyglära), Karl-Göran Klevstigh (luftnavigation).

Elever: Kurt Abrahamsson (Östersunds FK), Frank Alfredsson (Västerbergslagens FK), Lars-Göran Andersson (Borås FK), Håkan Bergmark (Västerås FK), Olle Holm (Arboga FK), Stig Jacobsson (Kiruna FK), Erling Karlsson (Filipstads FK), Mats Karlsson (Skövde FK), Rudolf Kienzle (Eskilstuna FK), Karl-Erik Kristoffersson (NV Skånes FK), Anders Möller (AK i Malmö), Leif Wahlund (Norrköpings FK) samt Bengt Mattsson (Blekinge FK).



### Två flygfilmer utlånas

#### kostnadsfritt

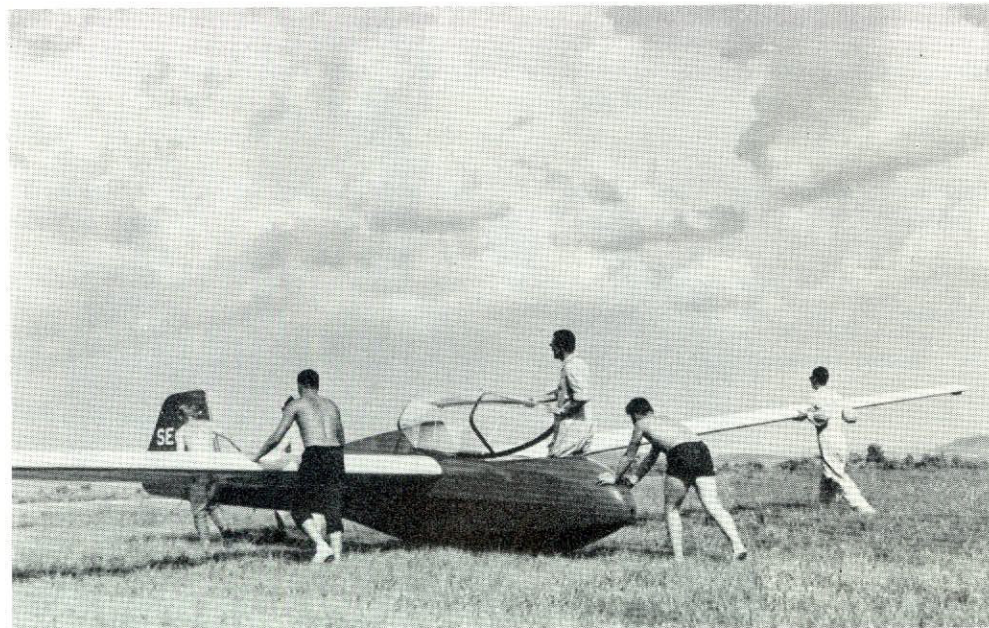
Direktör Gunnar Wulf i Wulf & Co AB, representant för FIAT har ställt två flygfilmer till förfogande för KSAK:s klubbar.

”Nato per la NATO”, vilket betyder *Född för NATO* är namnet på en 16 mm färgfilm om FIAT G-91. Filmen har en visningstid av 30 min och är försedd med tyskt tal. Obs: Magnetiskt ljud kräver speciell projektor!

”Aviazione FIAT” handlar om FIAT-flygets utveckling 1908–1958. Filmen, 16 mm färg har engelskt tal och optiskt ljud. Visningstiden är 23 min.

### Utbildning av flygjournalister

Några av landets segelflygklubbar har med stor framgång prövat metoden att låta en särskilt uttagen pressman med väl dokumenterat flygintresse delta i en segelflygkurs. Den entusiastiska artikelserie som brukar bli följden av ett dylikt arrangemang är av stort värde för flygklubben, och för hela segelflyget är det betydelsefullt att en ny pressman fått möjligheter att med sakkunnig inlevelse göra sig till flygsportens talesman.



## Förberedande segelflyglärarekurs på Älleberg 15/7–27/7 1963

Kursledare: Lennart Ståhlfors.

Lärare: Lennart Ståhlfors, Bengt Karlsson.

Elever: Hans Axelsson (Västerbergslagens FK), Gunnar Eidenby (Västerbergslagens FK), Tore Gabrielsson (Linköpings FK), John-Olof Holmström (NO Smålands FK), Åke Jonsson (Skövde FK), Bo-Lennart Modée (Halmstads FK), Jan-Erik Olsson (Stockholms SFK), Lillemor Staffansson (Östersunds FK), Curt Westholm

(Sundsvalls FS), Carl-Gustaf Widing (SFK i Karlstad), Nils Wikström (Hoforsbygdens FS).

Lillemor Staffansson är den första segelflygerska som deltagit i lärareutbildning. Hon kom till Älleberg med 50 segelflygtimmar bakom sig, och fick tillsammans med sandsäcken ytterligare en rad flygtimmar noterade i flygdagboken. Utan sandsäcken kunde Lillemor knappast göra sig gällande i luften (hon är en av Ällebergs minsta elever genom tiderna) — men väl på marken (hon är en av de sötaste)!

### En lågprisversion av Beagle ”Terrier” 2 avsedd för segelflygbogsering

offereras av Sverigeflyg AB till ett pris av 21 750 kronor. Priset på standardversionen är 40 860 kronor. Kontantinsatsen är endast omkr. 2 000 kronor, medan resterande betalas på 2 år med sedvanlig ränta.

Beagle-fabriken i Rearsby har gjort bogserprov med en- och tvåsitsiga segelflygplan och de uppmätta stigtiderna från 0 till 600 meter är 4 resp. 5 minuter.

KSAK är givetvis mycket intresserad av att få prova Terriern för bogsering. Under förutsättning att motorn är försedd med bronstoppar och har tillfredsställande kylning för den hårda bogsertjänsten bör Terrier 2 ha framtiden för sig.





Kursdeltagarna fr. v. i övre raden: Johansson, Jonasson, Israelsson, Hiort, Eriksson, Krave, Gustafsson och Blomberg.

## Segelflyglärarekurs II på Älleberg 28/7–24/8 1963

Kursledare: Lennart Ståhlfors

Lärare: Lennart Ståhlfors, Bengt Söderholm (flyglära och luftnavigation).

Elever: Erik Blomberg (Ö Sörmlands FK),

Leif Eriksson (Uppsala FK), Kjell-Åke Gustafsson (Karlskoga FK), Torleif Hiort (Norrköpings FK), Bo Israelsson (Örebro BFK), Stig Johansson (Lidköpings FK), Jan Jonasson (SFK i Karlstad), Mats Krave (SFK i Karlstad).

## FÖS hårt ansträngt Många S-haverier

Under säsongen har ett oroväckande stort antal S-haverier inträffat. Det är emellertid för tidigt att kunna avgöra om det stora antalet möjligen står i proportion till ett ökat antal starter och ökad flygtid. En sak är dock säker, belastningen på FÖS blir mycket stor. Men därmed kan man också konstatera hur ovärderlig FÖS är.

50 – Sept 1963

Nedan lämnas en kort preliminär redogörelse för haverierna, av vilka ett flertal ännu ej är fullständigt utredda.

### 25 mars Bergfalke SE-TAA

Häftigt uppkommen storm. Flygplanet förankrat vid isen såväl i stjärten som i båda vingspetsarna, den ena mot isen, och den andra upplyftad mot vinden. Den senare vingen har troligtvis brustit i vindstötarna och gått av. — Stora skador.

### 25 mars Grunau Baby SE-SFX

Samma plats och omständigheter som ovan. Förankringen gav vika, flygplanet kastades över på rygg. — Medelstora skador.

**OBS! Flygplan bör förankras i båda vingarna med vingarna horisontella, minst två förankringslinor kring varje vinge.**

### 18 april Ka 6 SE-SWM

F-flygning. Landning i sidvind, avdriften motverkades ej. Flygplanet drev mot ett staket. — Medelstora skador.

### 12 maj Moswey SE-SDI

F-flygning, utelandning. Landning i medvind. Vänster vinge i marken, ground loop. — Stora skador.

### 1 juni Olympia SE-STT

F-flygning, utelandning. Strax före avsedd landning upptäckte föraren att fältet lutade och ansåg ej landning tillräddig. Försök att landa på annan plats medförde fartförlust och glidning i sidled vid sättningen. — Medelstora skador.

### 8 juni Bergfalke SE-TAD

F-flygning. Då släpet kom in i termik har föraren synbarligen i iver lagt flygplanet i sväng utan att koppla ur med linbrott som följd. Vid det ryck som därvid uppstod förefaller det som föraren råkat i panik och lämnat flygplanet med fallskärm. — Föraren avled på grund av skador ådragna vid landningen. Totalhaveri.

### 15 juni Bergfalke SE-TAC

S-skolning (DK). Landning i medvind efter vindkantring. Felbedömning. Genomsjunkning och vikning. — Mindre skador.

### 20 juni Bergfalke SE-SXU

C-skolning. Föraren glömde luftbromsarna. Felbedömning. Hård landning i sidvind. — Mindre skador.

### 30 juni Bergfalke SE-SXW

F-flygning, utelandning. Kraftig uppbromsning på grund av mjuk mark. — Mindre skador.

### 1 juli Bergfalke SE-TBG

F-flygning, utelandning. Landning på mindre åker. För kort landningsbana. Föraren bromsade genom tryckning. — Stora skador.

### 3 juli Bergfalke SE-SUM

C-skolning. Under landningen som från början ansatts rakt har föraren svängt mot närlig-

gande skogsbyn och flugit in i detta. — Stora skador.

**Det förefaller som landningsmärket lagts för nära skogen.**

### 7 juli K 8 B SE-SZT

F-flygning (SM). Felbedömning vid landning (regnvåta vingor). — Mindre skador (reparation under natten).

### 8 juli Foka Standard SE-SZK

F-flygning (SM). Utelandning. Felbedömning av farten vid landning (regnvåta vingor). — Mindre skador (reparation under natten).

### 11 juli Mucha Standard SE-SZB

F-flygning (SM). Under starten lossnade vänster vinge på 3–4 m höjd. Anledning att kopplingsbultarna ej skruvats i botten, sannolikt på grund av någon grad eller annan orsak, varom utredning pågår. — Föraren erhöll skrubb-sår. Totalhaveri.

### 22 juli Bergfalke SE-SUG

C-skolning (DK). Start med olåsta bromsar, vilka utfälldes och hindrade stigning. Urkoppling för att undvika hinder. Vingen i marken. — Mindre skador.

### 28 juli Bergfalke SE-SXZ

F-flygning. Sporren fastnade vid landning i stålmatte. — Mindre skador.

### 3 aug Bergfalke SE-SXU

F-flygning. Olämplig urkoppling i jä av fältet, som ej kunde nås. — Mindre skador.

### 18 aug Bergfalke SE-SXW

F-flygning. Start med olåsta bromsar, vilka utfälldes och hindrade stigning. Urkoppling, flygplanet tog mark under sväng. — Mindre skador.

### 18 aug Baby Falk SE-SGS

F-flygning. Knapp höjd vid landning. Bromsarna som tidigare använts har återförts men ej spärrats, varför de sugits ut. För snabb höjdförlust. Kollision med hinder. — Stora skador.

### 23 aug Bergfalke SE-SUN

F-flygning, utelandning. Felbedömning. Känning mot kraftledning vid insväng för landning. — Totalhaveri (flygplanet fattade eld, föraren oskadd).

## RST och NIKE

Borlänge-Domnarvets Flygklubb leder överlägset tävlingen om NIKE och ledarställningen kan knappast hotas tills RST avblåses den 30 september.

Ställningen i Rikssegelflygtävlingen den 5 september framgår av följande uppställning.

### Höjdmomentet klass I

1	Tammert Hans	Kiruna FK	13 060
2	Saaw Bertil	Örebro BFK	12 045
3	Johansson Lars-Göran	Örebro BFK	11 420
4	Norman Sven Olov	Borlänge-Domn FK	11 335
5	Holm Leif	Borlänge-Domn FK	10 535

### Höjdmomentet klass II

1	Svensson Åke	Borlänge-Domn FK	11 820
2	Pettersson Åke	Borlänge-Domn FK	11 410
3	Björk Christer	Kiruna FK	10 595
4	Trygg Bengt	Ovan Siljans FK	8 160
5	Krave Mats	SFK i Karlstad	8 015

### Distansmomentet, individuellt, klass I

Plac	Namn	Flygklubb	Km	Poäng
1	Nässén Nisse	Östersunds FK	312,6	526,68
2	Berg Olle	Stockholms SFK	507,4	507,40
3	Lankinen Väinö	Halle-Hunnebergs FK	415,2	415,20
4	Silesmo Irve	Örebro BFK	226,5	378,78
5	Larsson Vincent	Halle-Hunnebergs FK	330,0	330,00

### Distansmomentet, individuellt, klass II

Plac	Namn	Flygklubb	Km	Poäng
1	Olsson Jan Erik	Stockholms SFK	282,9	305,53
2,5	Svensson Åke	Borlänge-Domn FK	141,6	254,80
2,5	Pettersson Åke	Borlänge-Domn FK	141,2	254,80
4	Norgren Rune	Västerås FK	240,0	240,00
5	Olsson Per Olof	Eskilstuna FK	228,0	228,00

### Hastighetsmomentet, individuellt, klass I

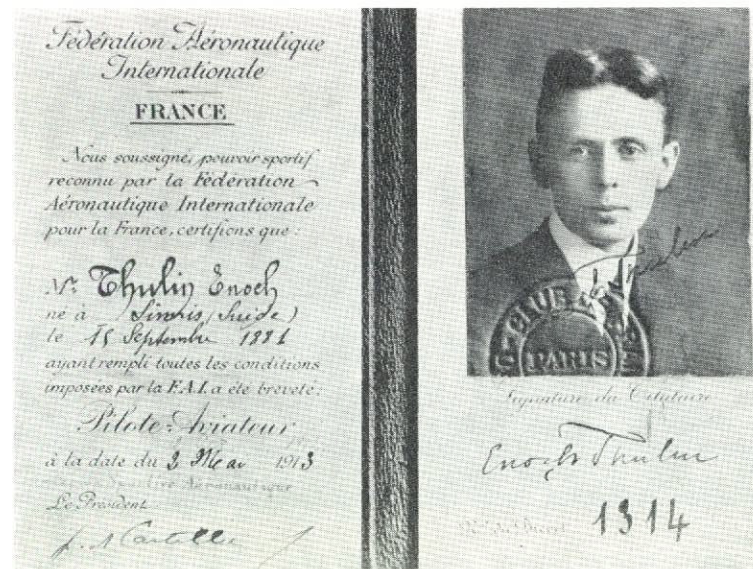
Plac	Namn	Flygklubb	Km	Km/tim	Poäng
1	Bäckholm Ingemar	Borlänge-Domn FK	100,9	61,19	73,43
2	Eriksson Ture	Linköpings FK	104,1	60,42	72,50
3	Ek Evald	Eskilstuna FK	105,0	69,42	72,48
4	Rodling Sture	Linköpings FK	104,1	68,40	72,23
5	Andersson Åke	Eskilstuna FK	109,5	58,38	70,06

### Hastighetsmoment, individuellt, klass II

Plac	Namn	Flygklubb	Km	Km/tim	Poäng
1	Hedenbergh Lars	Kronobergs FK	54,2	60,66	72,80
2	Pettersson Åke	Borlänge-Domn FK	141,6	47,09	56,51
3	Trygg Bengt	Ovan Siljans FK	52,5	45,00	54,00
4	Gustavsson Bo	Borlänge-Domn FK	53,6	35,34	45,80
5	Svensson Åke	Borlänge-Domn FK	53,0	43,20	44,06

Som en kuriositet kan nämnas att Hans Tammert, Kiruna redovisat en flygning som sträcker sig från ena dagen till den andra. I midnattssol i början av juni startade han en höjdflygning på över 4 000 meter klockan 23 och landade följande dag klockan 01.

Enoch Thulins franska aviatördiplom nr 1314. Hans i Sverige utfärdade har nr 10 och är daterat den 12 oktober 1912.



Nils Kindberg:

## Enoch Thulin – en flygets storman

För 50-år sedan startade Enoch Thulin sin aeroplanfabrik i Landskrona. Minnet högtidlighölls söndagen den 1 september genom en enkel men värdig ceremoni i Thulinmuseet och med kransnedläggning vid flygpionjärens grav. Vidare anordnade Landskrona Flygklubb en flygdag på den vältrimmade grasmatta som Thulinfältet utgör. Bland gästerna märktes Chefen för flygvapnet och KSAK:s generalsekreterare.

Landskrona — en av Sveriges mest flygsinnade städer — har den 1 september i år med bl a Thulin-utställning, minnesstund och flygdag på sitt eget flygfält "Thulin-fältet" hugfäst minnet av Enoch Thulin (1881—1919), en av den gamla Öresundsstadens mest kände och svenskt flygs för alla tider främste. Genom sina för dåtiden högst märkliga, utan någon som helst förhandsreklam utförda, personliga flygbragder 1913—1919 och det av honom under samma följd av år grundlagda och utvecklade, stora flygindustriföretaget AB Enoch Thulins Aeroplanfabrik i Landskrona, för tillverkning av både flygplan och flygmotorer, vilket vid tiden inemot det första världskrigets slut 1917—1918 av Thulin och hans medarbetare hade uppdrivits till något, som nu utan överord måste betecknas som sin tids SAAB och SFA på en gång, stadfäste Enoch Thulin för all framtid sin plats i det svenska flygets historia, i dess gyllene bok, såsom ett av vårt svenska flygs största namn.

Hans genom ett otal flyguppvisningar riket runt och andra flygningar allmänt spridda, populära namn "Flygdoktorn" är väl ännu i våra dagar lika välkänt och ryktbart som "Flygbaronens", friherre Carl Cederströms, Sveriges förste diplomerade aviatör, hann bli 1910—1912, ett fåtal år före Thulin. För den nu levande, yngre generationen inom KSAK och dess anslutna klubbar är Thulin känd från "Boken om KSAK — de första 50 åren", utgiven till vårt 50-årsjubileum 1950. Det faktum, att Sverige just genom Enoch Thulin, hans flygbragder och hans stora flygindustri i Landskrona — ett enskilt, icke statsunderstött storföretag — definitivt tog steget över tröskeln till en ny tid, till flygåldern, belyses i den nämnda boken på ett utmärkt sätt av den tidigare KSAK-redaktören m m Yngve Norrvi. Denne skriver där i korthet följande, här något sammandraget:

"Enoch Thulin är ett av de största namnen inom svenskt flyg. Han startar och driver den viktigaste, nationellt mest betydelsefulla flyg-

industrin. Han är den djärve, men realistiske projektskaparen för flygets användning. Han gör själv mängder av flygningar, som än i dag måste betecknas som glänsande sportprestationer. Han konstruerar, tillverkar och säljer flygplan och motorer av världskvalitet. Han är också den borne flygpropagandisten — vars främsta argument är väldiga turnéer och vackra uppvisningar riket runt."

Man kan tillägga — han är den, som redan 1914 sätter igång välbehövliga, målmedvetet upplagda kampanjer för flyg i civil lufttrafik och riksförsvaret, och för byggande av ett inte minst för allmänflyget livsviktigt nät av säkra, lättillgängliga och effektiva, enskilda, kommunala och statliga flygfält över hela vårt land. Med andra ord — Enoch Thulin var, är och förblir en odödlig svensk flygpionjär, framsyntare, målmedvetnare och skickligare än flertalet andra. Hans för tidiga bortgång den 14 maj 1919 genom flygolycka, orsakad av en brusten flygplandel, var helt visst en av de största förluster Sverige och svenskt flyg någonsin fått vidkännas.

Landskrona stad har i sitt rikhaltiga och välordnade museum bl a två salar, som ägnats minnet av Enoch Thulin och hans skapelse, den på sin tid så stora flygplan- och flygmotorfabriken i Landskrona. Flygplan, motorer, modeller, bilder, kartor och tablåer m m åskådliggör där för nutiden vad Enoch Thulin och hans gärning för svenskt flyg varit och betytt. "KSAK-Nytts" utrymme är begränsat. Det kanske dock må vara förfel till dessa rader tillåtet att göra några axplock från bl a i muséet befintliga uppgifter om Thulin och hans livsverk. På en stor tablå i den största av Thulinsalarna läser man som inledningsord följande av Thulin själv en gång skrivna rader:

"Uret duger icke som tidmätare, då det gäller ett människoliv. Ett sådant mätes ej i sekunder och solvarv — utan med rikedom på intryck och handlingar." — Huru träffande framstår inte de orden, när det gäller Thulin själv och hans verk! Hans intryck blev många och väl tillämpade, hans handlingar vida verkande och gagnande för hela vårt land.

1881 den 15 september föddes Thulin i Simris i östra Skåne, där fadern var kyrkoherde. 18 år senare — 1899 — blev han student i Lund. Fortsatte vid universitetet i staden, med matematik och fysik som huvudämnen. Tidig inriktning på dessas tillämpning inom flyget. En tids verksamhet på skolbanan följde så småningom — sannolikt av ekonomiska skäl.

1908—1912 blev det emellertid åter flygtekniken, som kom i centrum, genom ingående studier och forskningar beträffande aerodynamik o d i Sverige och Frankrike. Sistnämnda år var han klar med sin doktorsavhandling om "Luftmotståndet mot tunna plattor med föränderlig hastighet" — ett då ganska nytt och oprövat

ämne. Blott få om ens några genom praktiska försök belysta källor existerade därtill.

1912 beger han sig till Sommers franska flygskola i Villacoublay nära Versailles, lär sig flyga de därvarande snabba och känsliga monoplanen och tilldelas därefter den 12 oktober 1919 dåvarande Svenska Aeronautiska Sällskapets internationella och svenska aviatördiplom nr 10. År 1913, den 3 maj, utfärdar också Frankrikes aeroklubb "Commission Sportive Aéronautique" ett liknande diplom för honom — franskt nr 1314.

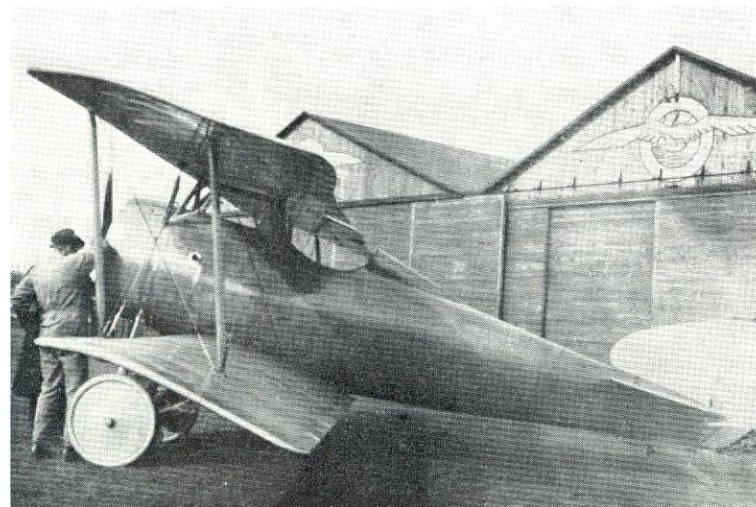
1913 fortsatte Thulin sina franska flygstudier. Det var måhända i samband härmed, som han lyckades utverka det franska, härovan nämnda aviatördiplomet, för vilket han ju hade klarat proven nere i Frankrike år 1912. Från år 1913 kan man emellertid säga, att Thulins lysande flygarbana här hemma i Sverige börjar på allvar. Till juni det året har han lyckats förvärva det 1912 av sjökaptanen Hugo Sundstedt flitigt flugna, 1911 av flygbaronen Cederström inköpta och likaså flitigt använda 50 hkr Blériotmonoplanet typ XI "Nordstjärnan". Det hårt slitna planet genomgås och renoveras grundligt av Thulin själv, i samarbete med Landskronabon, flygpionjären och flygverkstadsinnehavaren där från 1908—1913 Oscar Ask, en självlärd svensk pionjärflygare, som dock tyvärr av otursamma tillfälligheter förhindrats att avlägga sina flygdiplomprov.

Med den praktiskt taget nu helt nyombyggda "Nordstjärnan" sätter Thulin från sommaren 1913 igång en lång rad flyguppvisningar, till att börja med i Skåne. De utsträcks efter hand allt vidare över Sverige och blir snart välbekanta och berömda, tack vare Thulins skicklighet, föredömliga vakt om flygsäkerheten och hans aldrig svikande punktlighet och precision m m. Bl a kan nämnas, att Thulin utan det minsta haveri gjorde över 300 sådana flygningar på kort tid, och att han under 46 dagar i följd gav uppvisningar på inte mindre än 30 olika platser.

När i juni 1913 den berömda franske mästervlygaren Brindejonc des Moulinais med sitt snabba och moderna 80—90 hkr Morane-Saulnierplan på sin expressrundtur från Paris till Europas huvudstäder på hemväg passerade Köpenhamn, flög Thulin på sitt tämligen ålderstigna 50 hkr Blériot-plan efter dit, för närmare studium av Morane-planet och utbyte av erfarenheter. Måhända blev just detta sammanträffande den tändande gnistan för Thulins beslut 1914 att själv köpa sig ett Morane-Saulnierplan och att då skaffa sig licens för tillverkning av sådana i Sverige.

September 1913 utför Thulin — fortfarande på sitt 50 hkr landflygplan "Nordstjärnan" av Blériot-typ — den första överhavsflygningen över Östersjön, på distansen Landskrona — Stralsund i norra Tyskland — Trelleborg. Två

Thulin-biplan typ N av 1918 — ett ensitsigt jaktplan med 135 hkr Thulin-motor typ G. Nästa typ NA, av 1919, med stålörskropp, nådde 215 km/tim. Finns nu i Landskrona museum.



gångar 110 km över öppet hav, visserligen med ett par flytsäckar inbyggda i planet spinkiga stjärter, men ändå en prestation, som vittnade om flygarens mod och skicklighet.

I slutet av 1913 börjar Thulin och Ask på den nu gemensamt ägda f d helt Ask'ska Landskronaverkstaden "AVIS", vilket kan uttydas som "Aeroplanverkstaden i Skåne", eller eventuellt — om man råkar kunna latin — som "Fågeln", att själva tillverka ett nytt, efter en för Pegouds loopingförsök förstärkt Blériottyp upplagt, nytt monoplan med 50 hkr Gnôme, som blir färdigt i början av 1914, det närmast följande året.

1914 övertar Thulin genom köp helt Asks verkstad och ombildar den till "Enoch Thulins Aeroplanfabrik". Därmed börjar han en snabb följd av utvidgningar, som snart skall slå alla rekord. År 1914 blir det också ny studieresa till Frankrike. Som resultat därav och av Thulins tidigare erfarenheter träffar han det ovan nämnda avtalet om köp av ett första, eget Morane-Saulnier-monoplan och om licens för tillverkning av denna flygplantyp i Sverige. Dessutom skaffar han sig — för en tilltänkt flygskola på Ljungbyhed — licens för bygge av 50 hkr Blériot-monoplan i den egna fabriken, samt studerar ingående motortillverkningen hos de då från varandra fristående franska flygmotorföretagerna Le Rhône och Gnôme.

Den 26—28 april 1914 utför sedan Thulin, med sin kamrer löjtnant Otto Ask (en broder till Oscar Ask) som passagerare, i sitt nyköpta 70 hkr Morane-Saulnier-monoplan, den första svenska flygningen från Paris till Sverige, med landning på sitt dåvarande egna flygfält nära fabriken i Landskrona. Hård motvind och and-

ra vidriga förhållanden fördröjde färden och nedsatte planet hastighet från ordinära 130 km/tim till blotta 76. Kort efteråt — den 15 maj 1914 — flyger Thulin med samma plan Malmö—Stockholm på 4 tim 17 min, medförande pressfotografier från den stora Baltiska utställningens i Malmö öppnande. Det blev den första svenska pressreportageflygningen.

Nya flygningar följde tid efter annan 1914, ända till dess det första världskrigets utbrott det ödesåret den 1 augusti stoppade all civil flygverksamhet i Sverige tills vidare. Enoch Thulin och hans snabba Morane-plan togs dock då genast i anspråk av vårt militära flyg. "Flygdoktorn" själv blev till en tid "konstituerad löjtnant" vid arméns dåvarande flygväsende och hans plan för gott dettas "Flygmaskin nr 5". Man hade alltså fyra andra flygplan där förut — när ett världskrig brakade löst tätt in på Sveriges gränser!

Om Thulins praktiska insatser som flygförare i fortsättningen må här blott nämnas, att han den kalla och hårda isvintern 1916, med ett vid sin fabrik byggt plan av Morane-typ, från Gävle utförde en del ytterst riskfyllda spaningsflygningar efter infrusna och saknade ångare. Under en av dessa måste han nödlunda långt ute på havsisen till följd av ett mindre motorfel. Han klarade av detta och startade igen, efter att ha tjudrat planet med ett rep vid den i en ispricka nedkörda slidkniven, för att möjliggöra, att han själv — ensam som han stod nere på isen framför planet — drog sin luftkylda, krånglande motor igång. De saknade ångarna återfanns senare tätt invid finska fastlandet.

Under aeroplanfabrikens tid utförde han alla

Åren 1914—1917 personligen prov- och leveransflygningarna med över 10-talet där konstruerade och byggda flygplantyper.

Från 1914 blir det emellertid Thulins insatser såsom flygplan- och flygmotorkonstruktör och som flygindustriledare, som framförallt kommer att dominera hans gärning. Den vetenskapliga och tekniska grunden för flygplan- och flygmotorbygge säkerställer Thulin bl a genom att själv hålla föreläsningar i flygteknik vid tekniska högskolan i Stockholm, genom val av kunniga ledande medarbetare, för flygplansidan fil d:r Ivar Malmer, för verkstadsdrift och flygmotorbygge civilingenjör Einar Egnell. Vidare anlägger han vid sin fabrik ett stort aerodynamiskt laboratorium med vindtunnlar m m — på sin tid det enda i Norden — och ordnar också en egen materialprovvningsanstalt vid fabriken. Krigstid och importstopp leder fö till att Thulins tanke, att bygga produktionen på helsvenskt material, tidigt blir det enda möjliga och säkra.

1914 övertog emellertid Thulin helt det av Oscar Ask och av honom själv gemensamt drivna Landskrona-Avis, d v s Aeroplanverkstaden i Skåne. Samma år eller strax efteråt torde han även ha övertagit de små båtvarvsskjul nära Lundåkrabukten, i södra utkanten av staden, där Hjalmar Nyrop, en annan av Landskronas äldsta flygpionjärer från 1909—1913, efter sin skilsmässa från Oscar Ask 1910 bedrivit sitt fortsatta flygplanbygge. Hit flyttade Thulin hela sin verksamhet, och kring de därvarande oansenliga träskjuln växte efterhand mångmiljöföretaget AB Enoch Thulins Aeroplanfabrik upp. Fabrikskomplexet innehåller våra dagar av ett efter Thulins död 1919 bildat nytt bolag — AB Thulinverken. Detta ägnar sig emellertid åt annan produktion än flygindustri, nämligen bromsregulatorer för S J m m, och delar dessutom det stora komplexet med en del andra företag.

1915 blev Enoch Thulins Aeroplanfabrik aktiebolag för tillverkning av flygplan och motorer av uteslutande svenskt material. Närmast byggdes då tre monoplantyper efter de franska förebilderna Blériot och Morane-Saulnier. Blériotplanen behövdes närmast för den då igångsatta Enoch Thulins Flygskola på Ljungbyhed.

1916 hade konstruktionsarbetet för egna flygplantyper avancerat så långt, att det första biplanet av självständig Thulintyp kunde provflygas och börja levereras till beställare i Sverige, Danmark och Holland. Den avsedda flygmotorproduktionen hade också kommit i full gång. Läget var då precis detsamma som inträdde under det oss nu närmare i tiden liggande andra världskriget, när Flygmotor i Trollhättan på 1940-talet utan licensunderlag o d efter amerikansk förebild lyckade framställa den vid den tiden för svenska flygvapnet nödvändiga och

livsviktiga, svenska Twin Wasp-motorn om 1065 hkr.

Thulinfabriken förbättrade 1915—16 i högviktiga hänseenden vid motorns vevcentrum m m den franska 70 hkr Le Rhône-motorn, så att härur uppstod en liknande, men starkare och framförallt driftsäkrare motor, Thulin-motorn typ A om 90—100 hkr. Männan bakom de avgörande motorförbättringarna var Thulin själv, verkstadschefen civilingenjör Einar Egnell och den numera bortgångne, dåvarande förste verkmästaren Robert Karlsson. — Under 1916 fullbordades också de ovan nämnda viktiga fabriksavdelningarna det aerodynamiska laboratoriet och materialprovvningsanstalten.

1917—18 fullbordades fabriken nya, 5-vånings verkstadsbygge i stål, betong och tegel. Produktionen antar alltmera "löpande-bands"-karaktär. Nu tillkommer några jaktplantyper — den sista av dessa med flygkropp m m i stål-rör. Planet nådde 215 km/tim och blev därmed ett par år ett av de snabbare i världen. Ett flertal nya spaningsplan ser också dagen, ävensom en stor tremotorig biplanet för strategisk spaning, bombfällning och — senare, för civil lufttrafik. Ett bolag för det sistnämnda, dotterföretag till Thulinfabriken och kallat AB Lufttrafik, bildas på Thulins initiativ, med stöd av några andra framsynta svenskar, bl a Nobelpristagaren och AGA-chefen doktor Gustaf Dalén. Thulin utverkar också regeringstillstånd för reguljär luftfart, dels på inomsvenska flyglinjer, i stort sett de nuvarande sk "flygstambanorna", dels mellan Sverige och Danmark.

### Glimtar kring Thulin-företaget

Aktiekapitalet i AB Enoch Thulins Aeroplanfabrik växte i takt med tiden. 1916 blev det 1 miljon, 1917 först 3, senare 6 miljoner. 1918 skall det enligt en uppgift ha uppgått till 10 miljoner.

Antalet anställda, som 1914 var något 50-tal, räknade i början av 1917 500 och år 1918 omkring 1.000 personer. Flygplanproduktionen var — om man medräknar det av Thulin och Ask år 1913—14 byggda Avis-planet av förstärkt Blériottyp — to m år 1918 i allt 100 flygplan av 15 olika typer. Därav en efter fransk modell, som byggdes i Köpenhamn hos det med Thulins samarbetande stora verkstadsföretaget Nielsen & Winther, och vars antal tillverkade exemplar inte ingår i siffran 100 ovan. Av de övriga 14 typerna var 11 st helsvenska, konstruerade och byggda hos Thulins. Nämnas kan, att en av dessa typer, som dock inte hann sättas i serietillverkning, med sin triangulära vingform låg ganska nära de långt senare framkomna, utländska och svenska deltavingstyperna.

Flygmotorbygget resulterade i något över 700 luftkylda motorer, av 4 olika typer — 50, 70, 90—100 och 135 hkr. En något starkare luft-

kyld motor på 150 hkr var förberedd. Av 90—100 hkr-typen gick 400 till Holland, som också var huvudbeställare för c:a 100 st av 135 hkr-typen.

1917 påbörjades konstruktionen av en egen, självständig 160 hkr stående, vatskekyld 6-cylindrig flygmotor, som 1918—19 hade genomgått typprov och tillverkats i några exemplar. En större, 260 hkr flygmotor av vatskekyld typ förelåg klar i ett exemplar, vilket numera får finnas på Tekniska museet i Stockholm.

Vid Thulins flygskola på Ljungbyhed fördes ett 100-tal elever fram till godkända prov för internationellt aviatördiplom (flygförarcertifikat). Däribland en ung skånska, fröken Elsa Andersson. Alla dessa klarade sina prov på Thulin-plan typ A (Blériot XI). Vidare genomgick ett 25-tal av dem fortsättningskurs på snabbare eller större flygplan av typ B (Morane-Saulnier), C (Albatros), D (Thulin-Parasol) och E (Thulin-biplan).

Efter det första världskrigets upphörande i slutet av 1918 upphörde också alla nybeställningar. En del förberedda och avtalade leveranser, både av flygplan och flygmotorer, annullerades. Den från 1919 alltmer utbredda bedrägliga förhoppningen om en evig fred ledde också till, att de svenska statsmakerna undandrog det lovande och ingalunda blott för krigstidens behov utan även för fredstida flyg — luftsamfärd, allmänflyg och privatflyg m m — uppbyggda storföretaget Thulinfabriken sitt just då mer än välbehövliga stöd. Därtill kom, att själen i hela företaget, den geniale flygpionjären, föregångsmannen och ledaren Enoch Thulin, den 14 maj 1919 till synes helt meningslöst men ödesdigert borttrycktes från sitt verk, genom ett dödligt flyghaveri till följd av utmattningsbrott hos en flygplandel. Denna förlust blev det avgörande. Utan den hade med all sannolikhet företaget existerat än i dag såsom flygindustri. "Flygdoktorn" hade förmågan att övervinna alla svårigheter, hur mörk situationen än tedde sig, det visste alla hans anställda.

## SFK:s internationella fallskärmstävling

SFK har under veckan 24—31/8 för andra gången sedan klubben bildades 1955 arrangerat och genomfört en internationell fallskärmstävling. Medarrangör har varit Västerås Flygklubb. Som hoppfält och tävlingsplats har Johannisbergs flygfält använts. Klubbens avsikt är att ifrågasvara

## Thulins personlighet — några drag

"Flyget, människans bästa samfärdsmedel" — för att så långt citera Thulin själv — hade emellertid lidit en troligen helt oersättlig förlust, när Thulin rycktes bort. Några få ord om hans personlighet är dock här på sin plats. Han var försynt och tillbakadragen, med nära nog asketiska levnadsregler. Han kungjorde aldrig på förhand när något stort höll på att ta form i hans rörliga och klara, skarpa hjärna, och inte heller talade han om målet eller tidpunkten för sina personliga flygningar i förväg. Gällde det åter flyget såsom sådant, Thulinföretagets, flygskolans eller luftsamfärdselns bästa kunde han däremot med mod, skicklighet och skarpa kämpa offentligt för dem, när, var och så ofta som behov därav förelåg.

För sitt stora företag var han en kunnig och skicklig, föredömlig ledare. För sina anställda, alla slag, var han mer än chef, han var en vän, kamrat, far och rådgivare, alltid redo att gripa in hjälpande eller stödjande, närhelst så erfordrades. Thulins ännu levande bröder, kyrkoherden d:r Johannes Thulin, anförde bl a i ett minnesord vid Thulin-jubiléet i Landskrona, att det i Thulins personlighet även fanns ett drag av vekhet utan sentimentalitet, en känsla för dem, som hamnat på livets skuggsida, en klar villighet att hjälpa dem tillrätta.

En av Thulins mångåriga medarbetare 1914—1919, verkmästaren på träarbetsavdelningarna m m i Thulinfabriken, Brov Jonsson, uttalade 1944 på 25-årsdagen av Enoch Thulins död några ord, som tolkar hela personalens känslor för chefen, människan och vännen på ett talande sätt. De orden må här bilda slut på dessa rader om det svenska flygets bortgångne storman Enoch Thulin:

"I tacksam hägkomst bevara vi Din insats som flygpionjär, som den gode, framsynte chefen, den goda människan och inte minst den entusiastmerande arbetskamraten, av vilken minnet aldrig kommer att förblekna."

tävling skall bli kontinuerligt återkommande vartannat år då VM ej avhålls och skall förläggas till lämplig plats.

Syftet med tävlingarna är främst att kora en segrare såväl individuellt som i lag samt att popularisera och sprida upplysning och kunskap om fallskärmssporten.



Tävlingen har genomförts i två klasser, nämligen klass 1 — den lätta — som varit öppen uteslutande för innehavare av B-certifikat samt klass 2 — den svåra — som varit öppen för hoppare med C-certifikat eller högre.

Inbjudan har skickats till alla nationer, vilka är anslutna till FAI. Varje land har fått delta med ett lag om tre hoppare i vardera klass 1 och 2 jämte lagledare.

### Fallskärmssport i USA

En uppfattning om fallskärmssportens utbredning i USA får man genom PCA:s (Parachute Club of America) klubbförteckning för 1963. Av denna framgår att USA har sammanlagt 384 fallskärmsklubbar, därav 29 på utländska USA-baser. Texas leder med 40 klubbar, Californien kommer närmast med 36 och på tredje plats bland staterna Michigan med 17 klubbar.

Till tävlingen hade samlats 32 deltagare från följande länder: USA, Österrike, Australien, Sydafrika, England, Tyskland och Sverige. Dessutom hade Frankrike anmält ett lag i klass 2 som tyvärr blev förhindrat att komma. Förmodligen hade deltagarantalet blivit än större om inte tävlingen till tidpunkten sammanfallit med den så bekanta Adriatiska Cupen i Portoroz. Flera länder däribland Ryssland, Tjeckoslovakien och Bulgarien avböjde just med hänsyn härtill, men har uttryckt sina förhoppningar att kunna delta vid nästa tävling.

Trots relativt dåligt väder, främst låg molnbas, kunde tävlingarna genomföras programenligt och helt utan skador.

Fallskärmsutrustningarna var genomgående mycket moderna och i gott skick. Amerikanerna använde uteslutande fallskärmar av nylon med sk TU-våd under det att Östrikarna företrädesvis nyttjade sidenskärmar av tjeckisk eller bulgarisk tillverkning. Tyskarna begagnade denna gång liksom tidigare nästan enbart sin trekantsskärm, som trots vissa modifieringar fortfarande får anses såsom en mindre god tävlingsfallskärm på grund av sin alltför stora tröghet.

Som ordförande i tävlingsjuryn verkade major Kovach, USA.

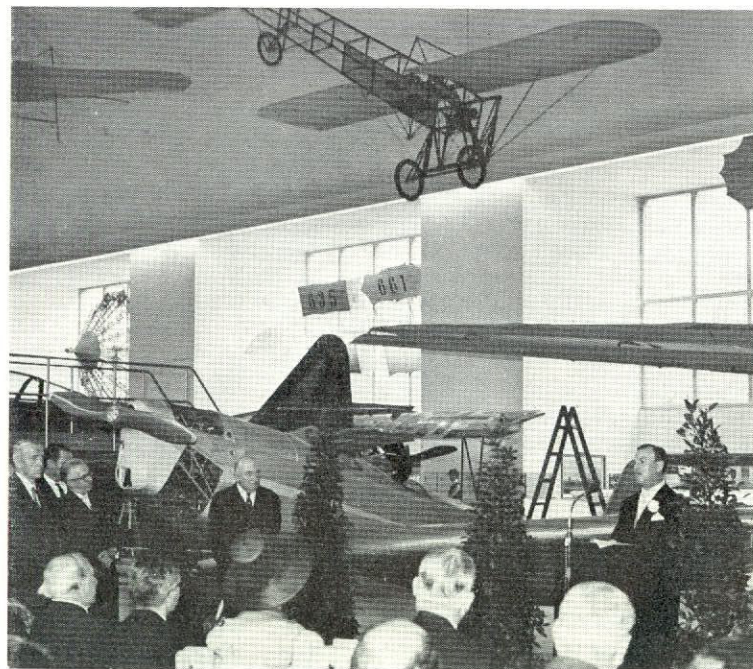
Resultaten var genomgående jämna med härfina differenser. Utgången av tävlingen var in i det sista oviss. G van Allen och H Boyer, USA, svarade för de bästa landningsresultaten med 0,30 resp 0,31 m fel. Svenskarna stod sig gott i konkurrensen.

### Resultat, individuellt

Klass 1	
F Kraxner, USA	921,57 poäng
G van Allen, USA	879,34 "
T Lake, USA	859,40 "
A Unwin, England	626,96 "
W Bohnenkamp, Tyskland	610,90 "

Klass 2	
R Deutsch, Österrike	1319,82 "
F Lorber, Österrike	1317,37 "
H Magnusson, Sverige	1244,65 "
D Strobaugh, USA	1191,07 "
R Lanier, USA	1150,66 "
B Liljedahl, Sverige	1125,40 "

SE-ANF, världens sista Klemm 25 i original överlämnas till Deutsches Museum i München av Sölve Skerving. ANF registrerades mars 1944 av Östersunds FK. Lilla bilden visar SE-AEU, Sveriges första Klemm, registrerad 1936 av Folke Simonsson.



## Svensk flyghistorisk förening

Svensk Flyghistorisk Förening har utarbetat en stencilerad skrift, "Klemmflygplanetens historia samt Klemmflygplan i Sverige".

Häftet, som kostar 2:— kan rekvireras från SVENSK FLYGHISTORISK FÖRENING, Box 308, Stockholm 1 (obs ny adress!) och sändes mot postförskott.

Klemmhistoriken upptar en komplett lis-

### Resultat Lag Klass 1

Österrike	520,87	"
J Bernhard	3,32 m	
F Felgitscher	6,35 m	
A Punschart	13,53 m	

USA	518,19	"
G van Allen	0,30 m	
E Williams	5,41 m	
T Lake	18,70 m	

### Resultat Lag Klass 2

Österrike	855,75	"
M Puscher	2,41 m	
F Lorber	4,69 m	
R Deutsch	5,45 m	

Veckan präglades av en utomordentligt god stämning och kämparanda. Tävlingarna avslutades med bankett och prisutdelning på Kolbäckes Gästgivaregård.



ta över samtliga Klemms konstruktioner förutom en fullständig redovisning av samtliga 104 militära och civila Klemmflygplan i Sverige. I slutet av häftet finns data och prestanda för de viktigaste Klemmtyperna.

\*

Medlemstillströmningen har för övrigt varit god de senaste månaderna. Året har hittills inneburit en fördubbling av medlemsantalet. En följd av detta är att Malmöingenjören Håkan Lundborg på senaste styrelsesammanträdet fick styrelsens godkännande av en plan att försöka skapa en sydsvensk sektion av SFF. En viss egen aktivitet finns faktiskt redan i Skåne. Söndagen den sista augusti träffades sålunda sydsvenskarna plus medlemmarna i KDA:s flyghistoriska Sektion till ett gemensamt meeting på Landskrona Museum, där en specialvisning var arrangerad av Thulin-samlingarna.

SFF — som ju är uttytt Svensk Flyghistorisk Förening — bytte ordförande på försommaren. Föreningens grundare och ordförande sedan starten, speditör Olov Sundgren, Malmö, kände sig då manad att av tidsbrist — även en "flyghistoriker" kan ju ha annat att syssla med än gamla flygplan och dylikt — frånträda befattningen och som ny ordförande fram till årsmötet i november utsågs därför stabsredaktör Curt

**Svensk Flyghistorisk Förening  
Box 308, Stockholm 1.**

Ordf: Stabsred Curt Gille, Kapellgt 9 A Solna

Sekr: Ing Sven Carlstedt, Maltesholmsvägen 83, Vällingby

Kassör: Ing Håkan Lundborg, Regementsgt 21, Malmö V

**I FAI:s flygfilmfestival i Deauville**

deltar KSAK med fyra av flygvapnets filmer, de båda filmerna om Lansen och Draken, Ljungbyhedsfilmen "Tills Vingarna Bär" och flygvapnets jubileumsfilm. Sverige representeras vid Flygfilmfestivalen av Kulturattachén vid Svenska Ambassaden i Paris Christer Jacobsson och flygvapnets filmofficer kapten Eric Hultén.

De båda förstnämnda filmerna kommer jämte SAS-filmen "Operation Viking" att visas på en nyuppförd biografsalong på Paris-aerodromen Orly.

Gille, Stockholm. Den nyvalde ordföranden har mångårig erfarenhet som informationsman både från SAS och flygvapnet och har ju också, som bekant, skrivit en hel del flyghistoriska artiklar i fackpressen.

SFF har nu också fått sina två första hedersmedlemmar — överstelöjtnant Nils Kindberg och generalmajor Nils Söderberg. Två herrar, vars insatser på olika områden inom det svenska flyget är så välkända, att någon närmare presentation inte är nödvändig.

Årsmötet skall alltså äga rum i november, närmare bestämt på Alla Helgons Dag den 2 november. Lokal: KSAK (naturligtvis). Efter årsmötet planerar styrelsen ett estradsamtal kring den svenska flygmuseifrågan mellan — som man hoppas — representanter från de olika organisationer, myndigheter, museer etc som de senaste åren funderat över detta problem.

SFF har också under det senaste kvartalet fått en ny kombinerad bibliotekarie och arkivarie. Det är Knut Brinck, keramiker till yrket, och en herre som redan nu har bokhyllorna hemma på Brännkyrkagatan fyllda av flyglitteratur. Hans uppgift blir att dels hålla i föreningens egna samlingar och sköta utlåningsverksamheten därifrån, dels försöka klarlägga medlemmarnas egna innehav av litteratur på detta område. Tanken är att man skall försöka skapa någon form av central instans dit forskare och andra kan vända sig för att få uppgift om var de eventuella flyghistoriska dyrgriparna finns. Att dessa inte alltid finns på biblioteken, den saken är klar.



**Belgisk jättetävling för modellflygare**

Europas förnämligaste modellflyganläggning i gruvstaden Genk i nordöstra Belgien har tidigare presenterats i KSAK-NYTT. Inför årets kombinerade Radio-VM och Europakriterium för linstyrda modeller hade staden låtit utöka anläggningen, som nu

omfattar fyra permanentade cirklar för linstyrning och en "pist" för radiostyrt modellflyg, allt i omedelbar anslutning till den livligt frekventerade sportflygplatsen.

Genk har f n 30 000 invånare men väntas om några år ha 47 000 invånare, berättar



Modellflygpisten i Genk, en föredömlig modell för Stockholms stads planerade anläggning på Skarpnäcksfältet! T. h. En närbild av klubbhus, hangar och vardagsliv på plattan.

tade borgmästaren van Bijnen för KSAK-NYTT:s redaktör, som hade förmånen att som juryman i Team-Racing få medverka i det storslagna evenemanget. Just nu bygger Ford sin nya europeiska Taunus-fabrik i Genk, vars internationella inslag även utan ett modellflyg-VM är påfallande stort.

Särskilt värdefullt var det att få följa tävlingsarrangemangen i detalj inför de VM-tävlingar i radiostyrning som KSAK tillsammans med SMFF åtagit sig att arrangera sommaren 1965. Erfarenheterna var övervägande positiva. Visst var det, särskilt första tävlingsdagen, påfallande ont om funktionärer, särskilt sådana som verkligen var kvalificerade för sina krävande uppgifter, men så var det också en jättetävling, tillkommen för att hela den förnämliga tävlingsplatsen skulle utnyttjas. Enbart inför årets tävling har man satsat 1/2 miljon på anläggningen och tävlingens tre nyckelfigurer, R Goyvaerts, M Bienvenu och flygplatschefen R Coninx var väl helt enkelt piskade att utnyttja anläggningen 100-procentigt.

I Genk fanns inga hotellrum att uppbringa. De tävlande hade förlagts på en teknisk skola, funktionärerna på hotell i grannstäderna. Själv bodde jag med min familj i Zondhoven, nära två mil från tävlingsplatsen.

Hur klarade man då utspisningen av 500 man 3 gånger dagligen? Jo i ett jättetätt med långbord och tio svartklädda kypare, som synbarligen hade affären på beting. Från köket levererades vällagad mat, huvudmålet med tre rätter. Serveringen gick oerhört snabbt och effektivt och alla fick soppan het, köttet rykande varmt och glansen kall, något som man inte alltid får uppleva på svenska lyxrestauranger.

De svenska tävlingsplanerna inför nästa radio-VM (1965) diskuterades livligt. Många uttryckte en förhoppning, att tävlingarna inte skulle läggas alltför långt norrut. Man betraktar Sverige som ett land i Europas nordligaste utkant, frågar om klimatet och fasar för de "enorma" färdsträckorna i nordlig ödebygd. En internationell

tävling i Sverige har sannerligen andra uppgifter att fylla vid sidan om de mera sportsliga, våra utländska vänner har mycket att lära om vårt vackra land.

Resan behöver inte heller bli ett problem. De flesta färdas per bil. Själv kom jag med familjen till Travemünde vid notiden på kvällen, åt kvällsmat ombord på Resos NILS HOLGERSSON och vaknade utvilad nästa morgon i en av den moderna bilfärjans snygga, bekväma familjehytter i toptrim för non-stop trippen till Stockholm och KSAK.

Som flygare vill jag gärna ha sagt att detta är det näst bästa sättet att färdas över Östersjön, med bilen i bagaget det ojämförligt bästa.

Den resvägen kan varmt rekommenderas våra radiogäster 1965!

Dtz

## Nya statsbidragsbestämmelser för studiecirklar

gäller sedan den 1 juli 1963, meddelar Studieförbundet Medborgarskolan, som samarbetar med KSAK och flertalet anslutna klubbar och förmedlar statsbidrag till flygstudieverksamheten.

Villkoren för bidragsgivning är, att de för flygstudierna uppgjorda planerna följas samt att skolöverstyrelsens krav uppfyllas. Sålunda skall studiecirkeln ha högst 20 deltagare, arbeta under en godkänd handledare, minst 20 studietimmar, fördelade på minst 10 studieveckor, med högst 3 studietimmar per sammankomst och med minst 5 deltagare (inkl. handledaren) närvarande varje gång. Efter avslutat arbete skall cirkeln rapporteras till Medborgarskolan på av studieförbundet tillhandahållna rapportblanketter.

Begreppet "ungdomscirkel" existerar ej längre som statsbidragsgrundande begrepp. Statsbidrag utgår numera med 50 % av de verkliga kostnaderna för handledararvode och studiematerial, dock högst 15 kronor per studietimme av vilket belopp 11 kronor anslås till handledararvode och 4 kronor till studiematerial.

Medborgarskolans distriktsstudieledare och riksexpedition i Uppsala står klubbarna till tjänst med råd och anvisningar.

## Äntligen en kurs

### för utbildning av modellflyginstruktörer

För första gången sedan statsanslaget till modellflyget förvägrades KSAK har en instruktörskurs för modellflygare kommit till stånd. Det är tack vare ekonomiskt stöd från Studieförbundet Medborgarskolan som KSAK under sommaren fått möjligheter att i samarbete med Sveriges Modellflygförbund inbjuda 20 modellflygledare till en fackkurs.

Kursen arrangerades i Norrköping 4—10 augusti.

Handledare Carl-Göran Sundstedt, Uppsala FK, 27 år, språkforskare, timplärare i engelska vid det obligatoriska skolväsendet i Uppsala.

Elever Claes-Elis Andersson, Höganäs FK, 41 år, slöjdlärare (deltog i Ällebergskurs 1958). Gösta Svensson Höganäs FK, 19 år, metallarbetare. Karl-Axel Kronberg Höganäs FK, 15 år, studerande. Per Larsen, Hälsingborgs FK, 29 år. Leif Cameron, Hälsingborgs FK, 21 år. Ulf Cronbring, Hälsingborgs FK, 20 år, studerande vid verkstadskola. Jan-Anders Andersson, MFK Tornado, Malung, 18 år, studerande. Hans Lisper, MFK Tornado, Malung, 17 år. Hans Nilsson, Karlstads MFK, 17 år, studerande. Kenneth Wilhelmsson, Karlstads MFK, 15 år, studerande. Mats Chrisén, Limhamns MFK 19 år. Jan Lagerstedt, Limhamns MFK 19 år, arbetar som hjälpmek. vid Sv. Flygtjänst. Svante Jansson, Köpings FK, 18 år. Rolf Övergaard, tillhör en hobbyklubb vid ett av sjukhusen i Malmö; blev sjuk efter två dagar och måste resa hem igen. Ålder: 15 år, studerande. Bo Pettersson, Uppsala FK, 17 år, studerande (har gått "Uppsalakursen" 1961). Leif Wahlström, 17 år, studerande. Hans-Allan Westergren, Uppsala FK, 17 år, studerande. Christer Eriksson, Uppsala FK, 18 år, studerande. Björn Söderström, Uppsala FK, 17 år, lagerarb.

Gästföreläsare var Överstelöjtnanten Gösta Norrbohm (psykologi), Kaptänen Gösta Liliebäck F 13 (flygets rekryteringsproblem), SMFF-ordföranden Sune Persson (föreningsteknik) samt Ingenjör Georg H Dérantz KSAK (KSAK och privatflyget).

Klubbarna som denna fina samling re-

presenterar är ganska specialiserade. Höganäsklubben har mest friflyg och RC, Hälsingborg enbart linstyrning och RC, undantagandes Cronbring och en man till som sysslat en del med A och D i friflyg. Malungklubben är nystartad sedan i våras och har bara sysslat med linstyrning och RC; efter denna kurs lär det emellertid bli fart även på friflygningen. Karlstadsklubben sysslar med allt liksom Uppsala, medan Limhamn och Köping mest har friflygning på sitt program. Hur hobbyklubben vid sjukhuset i Malmö fungerar hann jag aldrig komma underfund med, men Limhamnsborna påstod att det mest var bygge av småmodeller som förekom vid terapiavdelningen. Övergaard tjänstgör tidvis som terapeutens assistent.

Logi ordnades på ett STF:s vandrarhem (Hagaskolan) i Norrköping, där största delen av kursen bodde. Höganäsbossen (Andersson) hade familjen med sig och tältade liksom Hälsingborgs ungdomarna. — Att bespisningen var bra vitsordas av en replik från de matglada skåningarna efter midagen en dag mot slutet av veckan: "Här stannar jag!" För kosthållet stod fru Aunér och en syster till henne med erfarenhet från restauranghushållning.

Kursledare var alltså Calle Sundstedt, tidigare motorflyglärare på Älleberg med mycken god hjälp av Gunnar Kalén och Carl-Erik Aunér.

Elevmaterielmässigt var detta den bästa och jämnaste av de instruktörskurser jag haft nöjet att leda. Arbetviljan var enorm liksom viljan att hjälpa kamrater, som inte sysslat så mycket med friflygande modeller. De två flygkvällar som ordnades på Kungsängens flygplats visade att samtliga deltagare hade en god till synnerligen god förmåga att handleda trimnings- och fältorganisationsarbetet. De spontana diskussioner



och förslagsstunder som uppkom visade att samtliga torde ha förutsättningar att avancera inom lågfartsaerodynamiken och dess praktiska tillämpningar. Det ursprungligen 45 timmar långa kursprogrammet kom i praktiken att omfatta drygt 60 timmar till följd av all den entusiasm och det intresse som kom i dagen. Åtskilliga av deltagarna har praktisk erfarenhet av ungdomsledarskapets både ljusa och dystra sidor och samtliga förefaller vara beredda och kompetenta att ta itu med ledarens svåra uppgift.

Åtskilliga uttryckte även önskemål om en fortsatt kurs som påbyggnad på denna, samtidigt som de beklagade att denna kurs varit alltför kort. Dess intensitet är emellertid odiskutabel!

Det populäraste inslaget i kursen (utöver det rent modellflygmässiga) var utan tvekan Sune Perssons gnuggning i föreningsteknik, då bl a "MFK FLYGALÄTT" hastigt och lustigt bildades och en synnerligen

tillkrånglad propositionsordning drogs procedurenligt men spontant och med inlevelse till följd av en mängd divergerande förslag om arrangerande av en modellflygtävling. Enligt uppgift lär FK Gamens prisskåp även ha fått ett FLYGALÄTT:s vandringspris bland övriga stolta pokaler. Priset består av en tom 100 ml flaska med en bleckplåts-tratt.

C-G Sundstedt

## T I L L S A L U

### 2 st. Flygmotorer

lämpliga till motorslädar, en Gipsy Major 10 utan magnet, en Continental 65.

### 3 st. metallprop.

till G.M. 10.

### 2 par skidor

till Sk 12 och 1 par skidor till Tiger Moth med kompl. ritningar.

Årboga Flygklubb, Årboga, tel. 0589/109 35

## ARCADIA chronographen

är ett hermetiskt tillslutet ur vilket tål ett tryck av 20 Atm. d. v. s. vattentrycket på 200 meters djup

FRÅN FLEURIER WATCH, SCHWEIZ, GRUNDAD 1885

Uret för motor- och segelflygare, dykare, navigatörer, yrkesmilitärer, m. fl. 17 utsökta rubinens ankarverk - INCABLOC-stötsäkring - boett helt i rostfritt finpolerat ädelstål - 100 % vattentät - antimagnetiskt.

**Garanterat vattentät ned till 200 m djup 20 Atm.**

Boettdiameter 36 mm. - Verk 13" 72 VHZ - Urtavlan graderad 1/5 sek. - Min- och timräknare. - Visare och index kraftigt självlysande. - Försedd med vridbar ytter-ring graderad till 60 min. - TELE- och SPEEDOMETER-skalar.

**För flygklubbar och medlemmar anslutna till KSAK endast 231:- inkl. oms.**

Medlem i Swiss Federation of Watch Manufacturers, Associations.

Vi garanterar Er 100 % belåtenhet eller alla Era utlägg i retur omg. 10 dagars returrätt.

RIKTPRIS 441:-

## RETIVA URIMPORT - MJÖLBY

Tel. 141 66 Lev. av instr.-ur för flygplan



### Lycoming

0-320-B2B/160

### Mc Cauley

1A200/FAM/8043

### Starter och dynamo

till Continental 90 hkr.

Telmark Flyselskab, Fagerborggate 50 C, Oslo 3.

### Ercoupe

### SE-AWU

Gångtid fpl 1 200 tim.

Motor Continental C-90-12F, gångtid 150 tim (fabriksny).

Lars T Clase

Arkivgatan 7, Göteborg C

Tel. 17 60 30.

### Klemm 107 C

1961 års modell med metallpropeller. Totalt 285 tim.

Säljes el. bytes mot 4-sitsigt flygplan. H E Müller.

Tel. 08/27 35 36.

### Vingar och sjärtparti

i gott skick till GV-38.

### Träpropeller

till Continental C-75.

Tel. 08/52 90 00.

### "Handbok för privatflygare"

har redan blivit mycket omtyckt och efterfrågad. Rekommenderas av flygklubbar och flygskolor. Priset är så lågt att den bör kunna bli varje flygares egendom. Sändes mot postförskott kr 17:50 + porto. Omgående leverans. Rekvideras från ing. Paul Pettersson, Box 1154, Jönköping.

### Continental 65

vevaxelkontroll utförd, 600 tim kvar.

Halmstad 035/258 34 el. 219 50 (Andersson).

### "Handbok i radiotelefonering och navigering"

Ny utökad upplaga i boktryck utkommen, 145 sidor, plastpärm. Se annmälan i denna tidning. Sändes portofritt mot kr 20:- till pg 59 46 85. Lennart Hedberg, D K V 6 a, Karlstad.

### Ka 6 BR

lev. 1960

Örebro Bil- & Flygklubb, Box 379, Örebro

### Ka 6 CR

lev. 1963

### Radioapparat

TR 1920 (flygradio nr 8), 4 kanaler, kristallstyrd såväl mottagare som sändare, modifierbar för 10 kanalers system, komplett med omformare och fjärrmanöverapparat. Svar till Beta-Flyg, Box 41, Hälsingborg. Tel. 042/150 77.

## Ö N S K A S K Ö P A

### Flygplansur K1 eller K3

Ostermans Aero AB, Bromma 10.

Tel. 08/28 28 40, ankn. 24.

### Flottörer till Piper Cub L-4

Fabr. Janne Tibell, Traryd. Tel. 0433/220 54.

### Segelflygplan

Tel. 08/65 17 41 (Kaj Pettersson).

### Flottörer till Piper PA-18

O Styrman, Karesuando. Tel. 1.

### Flygplan, 2-4-sitsigt

Svar till "Realistiskt pris", KSAK-NYTT f v b.

## U T H Y R E S

### Piper Colt

instrumenterad för mörkerflygning samt med radiokompass. Extratank för 6 tim. aktionstid. Uthyrer för längre eller kortare tid. Ing. Hans Renström, Hälsingborg.

Tel. 042/358 00.

## F L Y G S K O L O R

### Årboga Flygklubbs motorflygskola

startar vintersäsongen med en teorikurs för A-cert.

Tag kontakt med

Årboga Flygklubb, Årboga, tel. 0589/109 35

## B O R T T A P P A T

### Kamera, Zeiss Ikon Contessamatic

med brun väska och elastiskt motljusskydd, borttappad på Alleberg söndag 14/7 (sista SM-dagen). Upphittaren ombedes kontakta S-O Pettersson, Grenanders gata 3 B, Skövde.

*Aktuellt  
för  
KSAK:s  
medlemmar*



<b>Medlemsmärke</b> guld och blå emalj, nål eller klack .....	5:–
<b>Vävt KSAK-märke</b> för klubbjackan .....	4:–
<b>Mössmärke</b> guldvävt .....	25:–
<b>Nyckelring</b> med KSAK-märke på läderplatta .....	5:–
<b>Vagnmärke KSAK</b> för bil eller flygplan guld och blå emalj .....	40:–
D:o guld och blå lack ....	30:–
D:o silver och blå lack ...	25:–
<b>Vagnmärke FAI</b> .....	25:–
<b>Kartservice</b>	
<b>Handböcker</b>	
<b>Kompendier</b>	

KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN

SKEPPSBRON 40 • STOCKHOLM C • TEL: 08/23 23 65

## MOTOIMPORT IMPORT- OCH EXPORT

Warszawa, Przemysłowa 26, Polen - P. O. Box 990

Telegram: MOTORIM Warszawa



### KOPPLA AV I LUFTEN – BÖRJA SEGELFLYGA



*Polskbyggda segelflygplan för sport eller avkoppling är oöverträffade*

- BOCIAN** – högvärdigt tvåsitsigt segelflygplan
- MUCHA** – Standard - högvärdigt ensitsigt segelflygplan för standardklassen
- FOKA** – högvärdigt ensitsigt segelflygplan för standardklassen
- LIS** – ensitsigt tränings- och sportsegelflygplan med metallflygkropp och trävingar
- ZEFIR** – ensitsigt segelflygplan med höga prestanda för allmänna klassen

*Utrustning för segelflygbogsering:*

- TUR** – motoriserad startwinch
  - RYS** – motoriserad återhämtare av startlina
  - STRZALA** – transportvagn
- Flyg- och navigeringsinstrument, flygreservdelar

