

AUSTER TILL SALU

Detta välutrustade 3-sitsiga flygplan har just genomgått översyn efter 800 timmar. Motorn har endast gått 5 timmar. Av flygplanets specialutrustning kan framhållas: VHF, kursgyro, konstgjord horisont, dubbla höjdmätare, elinstallation med generator och ackumulator, radiopejl, navigerings- och instrumentbelysning, extratank och metallpropeller. **Pris 19.000: — svenska kronor.**

Kontakta: **HANS MUUS, Frederiksgade 2, Odense, Danmark**

TILL SALU

CONTINENTAL A 65

gångtid efter översyn 0 timmar. Fabriksny vevaxel.

AB Carl Engström, Flygavdelningen
Eslöv. — Tel. 22 01—20 12

LINK TRAINER, TYP D,

komplett. Variometer, Avgaskrökar Sk 12, Sporrgefflar Sk 12, Reparationsmateriel till Grunau Baby.

Arboga Flygklubb

SEGELFLYGPLAN FAUVEL AV-36

(flygande vinge) säljes förmånligt. Flygplanet tillverkat år 1959 är i mycket gott skick. Prestanda jämförbara med DFS Olympia. — Svar till **Stig Engström, Bokbindarvägen 28, Hägersten.**

NYÖVERSEDD AUSTER V J 1,

SE-ARM, säljes billigt vid snabb affär. Vidare upplysningar genom Per Lundblad tel 026/156 70 eller G Hermansson tel 026/290 90.

... och nu när tidningen

är utläst, kan vi ta itu

med inbetalningskortet!

AUSTER ALPHA J.I.N.

SE-OGN. Motor: Gipsy M. 120 hk. Total gångtid 700 t., sedan grundöversyn 42 t. Fpl. försett med radio. För närvarande på hjul, men skidställ och flottörer finnas. Bogserkoppling och startmotor ingå men äro ej monterade.

Hänvisning **E. Cahlman**, tel. Kramfors 200 94 eller Stockholm 67 94 00 där advokat Lagerholm efterfrågas.

ÖNSKAS KÖPA

REPUBLIC RC-3 SEA-BEE

Helst med hjul.

Svar med sedvanliga specifikationer till
D. Tomasson, Box 318, Syd-Koster



Juli 1960

Redaktör och ansvarig utgivare: **Georg H Dérantz**. Adress: Kungl. Svenska Aero-klubben, Malmskillnadsgatan 27, Stockholm C. Telefon: 23 23 65 (växel). Prenumerationspris: Endast helår 3: —. Postgirokontonummer (KSAK) 555 70.

Annonser och annonsformat

1/1-sida (130×185 mm)	220: —
1/2-sida (130× 90 mm)	145: —
1/2-sida (62×185 mm)	145: —
1/4-sida (130× 45 mm)	80: —
1/4-sida (62× 90 mm)	80: —
Radannonser (spaltbredd 62 mm)	
millimeterpris 1: 10	



NUMMER 4 - ÅRGÅNG 3 - JULI 1960



ALLEBERGSJUBILEET

Stor folkfest med Nya Vingar

DAVID WRETLINGS FLYGARPOJKE

AVTÄCKS SÖNDAGEN DEN 7 AUGUSTI

På Ällebergs Västhang, där segelflygskolan bjuder sina gäster en utsikt av mäktig skönhet över böljande slätter i syd och sydväst, över Falköping vid foten av det skogklädda Mösseberg och i nordväst mot Kinnekulles karakteristiska profil och Billingens utbredda bergmassa, just på den plats där segelflygarna år efter år sett sina kamrater glida fram längs hangkanten, burna av västanvindar som av Ällebergs- stiftningen givits bärighet och styrka, där skall söndagen den 7 augusti David Wretlings bronsskulptur "Nya Vingar" avtäckas i deras närvaro som under årens bidragit till att bygga upp Segelflygskolan Älleberg och att skapa berömmelsen kring denna det svenska segelflygets högborg.

Nya Vingar är en symbol för det flygsinne som KSAK tagit till sin uppgift att söka sprida bland den svenska ungdomen. Den är också en symbol för den högre flygskicklighet som många



av dessa ungdomar förvärvat och den är uppsatt på den plats där de svenska mästerskapen utkämpas.

Ällebergs-jubileet kommer att högtidlighållas nästan på dagen 20 år efter det att KSAK:s hanginventerare återvände hem från sin expedition bland västgötabergen med det beskedet, att Älleberg vore den lämpligaste platsen för den planerade centrala segelflygskolan.

Till den högtidlighet som kommer att anordnas på Älleberg den 7 augusti utgår särskild inbjudan till dem som för 20 år sedan var med om att bygga upp KSAK:s segelflygverksamhet samt till en del av de Ällebergsstiftare som genom ekonomiska bidrag möjliggjorde anskaffningen av de markområden där skolan idag är belägen. Inbjudan utgår även till myndigheter och med KSAK samarbetande organisationer, Till KSAK:s styrelseledamöter och till Segel-

Sägner kring Älleberg

Det första besöket på Älleberg bör göras en solig sommar dag, när man kan uppleva det sällsamma sceneriet som en mångmilavid rundhorisont erbjuder. Men Älleberg upphör aldrig att fängsla — med sin skönhet och med sin outgrundliga mystik. Älleberg är känt sedan 1200-talet medan omnejden bär spår av en 4000-årig jordbrukskultur. Nere på Nyckelängarna vid foten av det hundrameterhöga Älleberg stod 1389 slaget vid Falköping, där drottning Margaretas

flygkommitténs medlemmar, till representanter för Västergötland, Falköping och Vartofta kommun, inom vars gränser Älleberg är beläget. KSAK inbjuder slutligen föräldrarna till de segelflygelever som jubileumsdagen rycker ut från sin högsommarkurs.

Det är emellertid KSAK:s förhoppning att alla de som under de gångna årtiondena gästade Älleberg som lärare och som elever vill hedra festligheterna med sin närvaro, även om de inte särskilt kallats.

Vi vill se massor med glada segelflygare och flygarvänner på Älleberg till jubileet. Därför kommer också en Hembygdens och Flygets Dag i gammal god Ällebergs-stil att arrangeras, som skall bidra till att bjuda jubileumspubliken en god underhållning.

Programmet för festligheterna avses få följande utformning.

Lördag kväll:

Dans och Servering.

Söndag:

- 10.00 Samling. Visning av anläggningen för de särskilt inbjudna.
- 11.30 Minneshögtidlighet med avtäckning av Nya Vingar.
- 12.15 Lunch för särskilt inbjudna gäster. Konsertermusik.
- 13.30 Flyguppvisningar.
- 15.00 Hembygdsfest.

här slog ner de tyska inkräktarna under Albrecht av Mecklenburg.

Bland de sägner som under årtusenden spunns kring Älleberg erinrar vi oss den om smidsmeden, ungarlen Lill-Älle, som i tretusen år arbetade hårt för att vinna Tofvas gunst. När hon då för tredje gången sade nej, brast Lill-Älles tålmod. Han stängde in sig i bergets inandöme och där sitter han än idag fast besluten att alltid förbli ungarl. — I sanning en bjärt kontrast till alla de Ällebergsromanser vi sett spira upp under årens lopp!

En annan sägen är den om Guldhjälmarne. Om den låter vi ett av stiftarbreven berätta:

En av Ällebergs-stiftarna, generallöjtnanten L. Lilliehöök översände med stiftarbrevet en av dåvarande löjtnanten Cl. Bratt år 1880 på ort och ställe gjord uppteckning om "Herr Johan och Hans Män" som äro redo att "högt där uppe i skyn gå fram till strid, till storm, till seger":

"I västgötabygden gick i forna tider den sägen, att alla i strid för fäderneslandet fallna svenskar efter döden samlades i Älleberg i avvaktan på att den dag Sveriges tillvaro stod på spel, få rycka ut till dess försvar.

Så nåddes en dag i slutet av 1642 nejden av budet, att herren till Fårdala, generalen Johan Lilliehöök, en månad tidigare stupat i ett andra Breitenfeltsslag, och man väntade nu, att han och hans samtidigt fallna män omedelbart skulle göra sitt intåg uti Älleberg.

Men tiden gick och ingenting hördes av, och man förundrade sig storligen. Men så — efter ännu några veckors väntan — skedde undret. Det var den natten en våldsam jordbävning. Ljungeldarna fräste, åskan dånade, marken skalv och hällebergen rämnade, och under allt detta brakande larm sågs, högt uppe i skyn, herren till Fårdala i rasande sporrsträck styra hän mot Älleberg, i vars öppnade port hjältekonungen själv stod färdig att hälsa sin frejdade lärjunge och vän och hela hans tusenmanna följe.

Visserligen torde man kunna hålla före, att ingen i bygden kunde påstå sig med egna ögon hava sett det storartade skådespelet. Men dagen därpå visste dock alla, att den natten hade underverket skett, och nu sutto herr Johan och hans män fredligt därinne, bänkade vid riddarnas och hirdmännens bord, färdiga att — när Sveriges ödestimma slår — rycka ut för att jämte de yngre släktled, som kämpa här nere på jorden, högt där uppe i skyn gå fram till strid, till storm, till seger".

Ällebergskampanjen 1940 gav en kvarts miljon - därav 140.000 kronor de tre första veckorna

Ny snabbaktion ger Nya Vingar

Stockholms-skulptören David Wretling har i sin bronsskulptur "NYA VINGAR" skapat en symbol för det flygsinne som besjälar de ungdomar som varje år samlas till flygisk verksamhet på Älleberg och på flygklubbarnas utbildningskurser landet runt. En miniatyr av det utomordentligt vackra konstverket återfinns på Nationalmuseum, dit det på sin tid skänktes av förste flygläkaren Nils Sundgren.

Då KSAK nu går att fira Ällebergs-skolans 20-årsjubileum har segelflygets framsynta vänner och gynnare velat göra Nya Vingar till en ny sevärdhet på Ällebergs-platån, dit tiotusentals besökande årligen kommer för att beundra naturen och de ungdomar som blivit dess betvingare.

Grundplåten för inköp av Nya Vingar är redan säkrad. Det felande beloppet — och mer därtill — kommer att insamlas bland flygklubbar och KSAK-medlemmar, särskilt bland alla dem som någon gång under de tillämpliga åren deltagit i flygutbildningen vid Segelflygskolan Älleberg.

Till KSAK-NYTT:s läsekrets riktar KSAK en varm vädjan om bidrag till Nya Vingar.



Ett inbetalningskort medföljer denna tidning. 1960 års Ällebergs-gåva har döpts till Nya Vingar efter den skulptur för vilken de insamlade medlen i första hand skall användas.

Givarnas namn kommer att publiceras i KSAK-NYTT, såvida vederbörande inte särskilt begär att få förbli anonym.

Inget belopp är för stort men inget är heller för ringa! Låt oss få glädjen att återfå vartenda ett av de utsända inbetalningskorterna med det belopp som givaren själv äger att bestämma.

Så blev vi då segelflygsinnade!

Allebergskampanjen var en av de första kraftåtgärder som vidtagits inom KSAK för att främja svenskt segelflyg. Lika betydelsefulla och lika helhjärtade insatser av annat slag har KSAK vid flerfaldiga tillfällen åstadkommit under de två decennier som sedan dess passerat. — På tjuugo år har KSAK fört fram det svenska segelflyget till en internationellt uppmärksammas ställning. I avseende på tävlingsverksamheten har de svenska insatserna varit banbrytande. Sverige hävdar i dag väl sin ställning bland världens främsta segelflygnationer. Våra personella och materiella tillgångar och kvalitén på de utbildningsmetoder som numera tillämpas är av gedigen svensk toppkvalité. — Mot denna bakgrund och med det försonande perspektiv som de gångna årtiondena skänker bör man kunna erinra om de händelser som för 20 år sedan utlöste några blåögda idealisters framfusiga kamp för de tysta vingarnas sport — för segelflyget.

Den här historien med Älleberg började faktiskt i Stockholm, tidigt på våren 1940, men förhistorien daterar sig från 1938, när Kalle Svänsson och undertecknad i var sin stockholmsk firmaflygklubb jobbade och slet för att få ett par hemsnickrade Grunau 9 och oss själva i luften.

Kalle och jag sysslade nu inte så mycket med själva bygget. Vi hade fullt upp med organisatoriska problem och så småningom viktiga samarbetsfrågor, och så värst många månader dröjde det inte, förrän vi hade sju segelflygklubbar igång i Stockholm, alla lättsinnigt uppmuntrade av KSAK:s dåvarande funktionärer att bygga glidflygplan.

Sällan har väl ett samarbete varit så nödvändigt som det man nu inledde. Stockholms Segelflygförbund kom till för att några år senare ombildas till Stockholms Segelflygklubb.

Vid KSAK:s riksmöte 1939 hade man på initiativ av Norrköpings efter dåtida förhållanden avancerade segelflygexperts skisserat framtidsplaner även för segelflyget, men resultatet lät vänta på sig. De aktivt arbetande segelflygklubbarna kände sig lurade av KSAK, vars intresse på den tiden huvudsakligen var inriktat på motorflyg. Det bidrag på 500 kronor som KSAK anslog till segelflygexpeditionen på Rommeled påskveckan 1940 räckte inte för att mildra det tilltagande knorrandet.

Kalle Svänsson och undertecknad hade någon gång på nyåret 1940 stegat upp till KSAK för att diskutera praktiska segelflygfrågor med höga vederbörande. Inte blev det precis något diplomatiskt umgänge. Vi kan än idag höra den avskedsreplik med vilken vi bildligt talat kastades ut: "Mina herrar, det är krig! Hur tror ni då att vi kan syssla med något sånt som segelflyg?"

Vi var ärligt f — —. Ja just det! Och vi gick hem och läste om tyskt och engelskt segelflyg och fortsatte att undra över den "officiella" svenska inställningen. Vi tröstade oss med att tidningarna alltså var mycket intresserade av våra flygningar.

Någon av dagarna kring 1 mars 1940 satt Kalle Svänsson och jag uppe hos Gunnar Knutsson, då flygjournalist på Svenska Dagbladet. Vi behövde hjälp — och vi fick den. Den 6 mars hade "Knutas" en tvåspaltare på 3:an med en elegant Melander-teckning av flygvapnets stabschef, överste Bengt Nordenskiöld, och dess utbildningschef, överstelöjtnant Birger Schyberg sittande i en Kranich uppe bland glada vita Cumulustussar.

"Väldisciplinerade och kunniga segelflygare skola vi hälsa välkomna vid flygvapnet", konstaterade de båda höga officerarna och Birger Schyberg framhöll "att modell- och segelflyg icke blott kunna vara en god grund för dem,

FLYG-LOTTERIET



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

LOTTPRIS

3:— kr

DRAGNING

den 4 oktober 1960



som skola bli förare, utan sådan verksamhet kan även ge värdefulla erfarenheter för blivande mekaniker".

"Den grundläggande utbildningen", konstaterar så intervjuaren, "kan väl utan alltför stora svårigheter bedrivas på många platser i landet — svårast är det i Stockholm f n — men tyvärr stöter den nödvändiga högre utbildningen fram till C-diplom och den lika nödvändiga fortsatta träningen i högvärdiga segelflygplan på mycket stora svårigheter. Ja, f n torde man kunna säga, att denna elitutbildning är omöjlig. Betydelsen av en statligt understödd central segelflygskola — kanske i Borlänge om den trängningen under segelflygläget i påsk visar sig fylla anspråken — framstår efter överste Nordenskiöld's och överstelöjtnant Schybergs uttalanden i allt klarare dager".

Där fick vi alltså med Gunnar Knutssons bistånd både det första officiella erkännandet av segelflygets betydelse för försvaret och god reklam för vårt Borlänge-läger.

Stockholms Segelflygförbund lånade ut sin instruktör, engelsmannen Ernest Collins till Borlänge. Tretton nya segelflygare tog A-diplom och av dessa hann tio även med B-diplomet och så kom påskhelgen med hangflygningar över Nybroberget vid Rommebed. Här togs de första svenska C-diplomen på hang av Åke Gävert, Åke Lennermark, Bo d'Ailly och Jan Andersson, samtliga medlemmar i Stockholms Segelflygförbund. Vi kände oss då som hade vi vunnit en stor seger!

Pressen var ytterst välvillig i sina kommentarer och vi blåögda i Stockholms Segelflygförbund kände vårt ansvar och vår betydelse växa. Den 18 maj hälsade vi representanter för ett 20-tal segelflygklubbar välkomna till ett Riksmöte. Väl packade i en lokal vid Kungsgatan i Stockholm beslöt mötet att stödja en aktion från Stockholms Segelflygförbund som syftade till "att åvåga bringa ett bättre tillgodo-seende av segelflygarnas intressen inom Aero-klubben" (för att citera Svenska Dagbladet, som var där och refererade).

I en motion till KSAK:s årsmöte krävde man en delning av modell- och segelflygkommittén, rätt att utse ledamöter till den nya segelflygkommittén samt anställandet av en segelflygsekreterare.

Vid KSAK:s årsmöte, som hölls senare samma dag bifölls motionen. I sin ursprungliga form hade den innehållit ett förslag om bildandet av ett fristående segelflygförbund men detta hade justerats av segelflygarnas egen riksstämman.

Styrelsen utsåg Bertil Florman till den nya segelflygkommitténs ordförande och i enlighet med riksstämmans förslag invaldes följande segelflygare: Anders Bange (Göteborg), Georg H Dérantz (Stockholm), Stig Fägerblad (Västerås), Bertil Göransson (Eskilstuna), C O Hugosson

(Norrköping), Karl Svänsson (Stockholm), Sven Widengren (Västerås) och Sven Åhlblom (Stockholm). Vid kommitténs första sammanträde den 10 juni valdes Hugosson till vice ordförande och undertecknad till sekreterare. Tillsammans med ordföranden Bertil Florman bildade vi det första arbetsutskottet.

Och därmed är vi framme vid själva historien:

Den centrala segelflygskolan stod högt på Riksmötets önskelista och denna fråga kom att inta en framskjuten plats i KSAK:s nya segelflygprogram. Segelflygkommittén föranstaltade därför om en hangforskning i Västergötland, vars platåberg på kartan syntes kunna svara mot segelflygarnas krav på terräng. Särskilt Mösseberg och Alleberg lockade expeditionsdeltagarna, som under kapten C O Hugossons ledning fick det betydelsefulla uppdraget. I expeditionen ingick förutom "C O" även Sv. Åhlblom, Johan Blomberg "Bollnäs-Johan", Anders Bange och Heinrich Kipp, Norrköpingsklubbens tyskfödde segelflyginstruktör. Man startade den 24 juli 1940 med en Klemm 35, en Olympia, Charlmers "Emil" och en vinsch från Norrköpings Automobil- och Flygklubb. Sedermera förstärktes expeditionen av två segelflygentusiaster från NAFK, "Tuppen"-chefen K W Hansson och byggnadschefen Gustaf Östman, som på eget initiativ tagit sig till Falköping för att se hur det gick. Dessa sju blev det alltså förutsett att aväta det första segelflygarsmörgåsbordet på Stora Hotellet i Falköping.

Alleberg blev platsen för den centrala segelflygskolan. Betydande markförvärv visade sig ofrånkomliga och KSAK ställdes inför uppgiften att på kort tid anskaffa de pengar som krävdes för de aktuella uppgifterna. Hela Verkställande Utskottet fann sig snart engagerat, särskilt gällde detta ordföranden översten Paul R af Uhr och luftfartsinspektören Tord Ångström. Det är huvudsakligen Ångström vi har att tacka för att Allebergsplanerna verkligen gick i lås. Han var med och kläckte idén till Allebergsfonden med de tiotusen stiftarbrev. Han fingraskade texten i propagandaskriften "Segelflyget kallar Sveriges ungdom" och underhandlade med tryckeriet om färdigställandet av de olika tryckenheter som ingick i Allebergskampanjen på hösten 1940. Det var också Ångström som satte fart på planeringsarbetena på Alleberg och som med hjälp av ordföranden i Falköpings sedermera avsomnade flygklubb Manfred Nilsson "Manne Alleberg" fick segelflygskolan att växa fram uppe på Allebergskalotten.

Allebergskampanjen blev en lysande tillställning. "Segelflyget kallar Sveriges ungdom" trycktes dels i en stor djuptrycksupplaga för massdistribution, dels i en lyxupplaga på extra

gott papper med 10.000 numrerade exemplar, inbundna i guldtryckt pärm och med tillhörande "stiftarbrev" i färgtryck. Utsändningen skedde efter taxeringskalendern! För säkerhets skull distribuerades även ett "handbrev" från KSAK-ordföranden prins Gustaf Adolf med präglat namnschiffer och "G A" på kuvertfliken. Detta "handbrev" var givetvis tryckt, men så välgjort att en hel del av mottagarna skrev personliga tackbrev till H K H, naturligtvis med en försäkran om bidrag till den snabbt växande Allebergsfonden.

Kungen rekvirerade fem stiftarbrev, vardera 100:— kronor, och andra kungliga följde Majestätets exempel. I ett uppmärksammat radioeko yttrade prins Gustaf Adolf bl a:

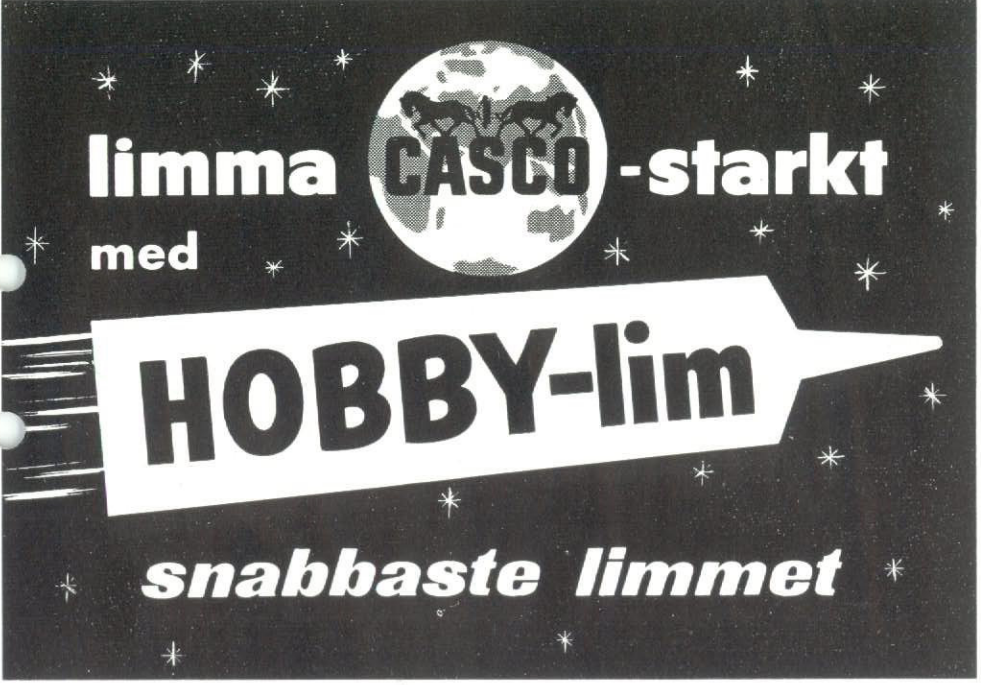
"Segelflyget har, särskilt under detta senaste år, visat sig äga en sådan betydelse för förberedande av ett lands värnkraft i luften, att det kallar den största uppmärksamhet och snabba, positiva insatser från svensk sida.

I egenskap av Aeroklubbens ordförande känner jag det som en plikt att till hela den svenska allmänheten rikta en maning att allvarligt beakta den propagandaskrift för segelflyget, som i dagarna utsänts från Aeroklubben. Jag känner starkt personligt behov att understryka vikten av de synpunkter, som framförs i denna skrift. Jag vet, att de svenska segelflygarna icke ha

haft på långt när samma träningsmöjligheter och samma möjligheter att förvärva erfarenheter, som deras medtävlare från flera andra länder. Det ligger ingen svaghet i att erkänna, att vi av olika anledningar kommit efter här i landet med avseende på segelflygets främjande.

Av skäl, som äro väl kända för alla och envar, måste nu den allra största sparsamhet iakttagas med flytande drivmedel för motorer. I detta läge får segelflyget ökad aktualitet och större betydelse. Det kan bedrivas i full skala utan hänsyn till knappheten på motordrivmedel. Det bör vara en hjärteangelägenhet lika mycket som en plikt att hjälpa den kända svenska ungdomen fram till luftvana och flygerfarenhet. Det har visat sig vara en ofrånkomlig förutsättning för segelflygets utveckling här i landet, att vi med det snaraste få åtminstone ett välordnat segelflygläger med lämpligt läge för en allsidig segelflygutbildning. Aeroklubben har låtit verkställa omfattande undersökningar rörande lämpligaste platsen för ett sådant segelflygläger. Av de sakkunnigas utlåtande framgår att Alleberg i närheten av Falköping erbjuder de gynnsammaste förutsättningar för anläggande av ett centralt svenskt segelflygläger.

Kostnaderna härför överskrida emellertid för närvarande Aeroklubbens resurser. Hellre än att se tiden an och ta ett uppskotts risker, har Aero-



limma CASCO -starkt

med

HOBBY-lim

snabbaste limmet

Fjällflygarna klarade livet men krossade planet

Ja så gick det vid den riksbekanta flygningen från Ersmark — någon mil norr om Skellefteå — till Kiruna den sista maj i år. Men det kunde ha gått värre. Affärerna som bl a var ändamålet med resan kunde slutföras den här gången. Men det kunde mycket väl ha slutat

klubben med tillförsikt vänt sig till den svenska allmänheten med vädjan om stöd för segelflygets sak.

Att den svenska ungdomen med hänförelse skall hörsamma segelflygets kallelse, det vet jag, och jag tror mig även kunna vara förvissad om, att den skall vinna de äldres stöd i sin unga strävan att med friska, kända insatser öka fosterlandets styrka i luften."

Prinsens radioanförande, som formulerats med tanke på den försvarsvillighet som då visades av hela vårt folk, vann ankläng. Dagen efter kom de första stiftarbrev och 8.000 kronor blev premiärresultatet. Andra dagen steg fonden till 22.000 kronor och tredje dagen hade 35.000 kronor räknats in. Det var en underbar upplevelse för en gammal segelflygentusiast att få ta emot brevbararen, som dag efter dag kom med KSAK-post i säckar vilkas innehåll tömdes på golvet i mitt tjänsterum på KSAK, som då hade sina lokaler hos KAK. Allebergsfonden blev ett av mina första stora jobb på KSAK, där jag började som fast anställd den 1 juli 1940 (också detta ett 20-årsjubileum).

När insamlingens första etapp avslutades under första veckan i december och de inbundna stiftarbrev överlämnades till prins Gustaf Adolf hade över 140.000 kronor influtit. Allebergs uppbyggnad var säkrad och nu förvarar KSAK stiftarbrev "som en erinran inför kommande släkten om de segelflygets vänner, svenska män och kvinnor, som lade grunden till det svenska segelflygets utveckling".

I juni 1941 öppnade Alleberg sin första utbildningssäsong med elevföreläsning på Mösseberg. Stig Fägerblad var skolchef med Johan Blomberg och Gösta Tärnlund som instruktörer. Men det jubileet får vi kanske spara till 1961.

G H Dérantz

så att sterbhusets advokater hade fått slutföra dessa affärer.

I avvaktan på den utredning som kommer att klarlägga förloppet vill KSAK-NYTT för dagen icke uttala sig om vem eller vilka som brutit mot eller underlåtit att följa utfärdade bestämmelser. Vi erinrar emellertid alla våra flygande klubbmedlemmar och privatflygare i övrigt om Luftfartsstyrelsens informationscirkulär nr 3 av den 7 januari 1958, som behandlar säkerhetsåtgärder vid flygning över fjällområden i Sverige. Hade de bestämmelser som står i detta cirkulär följts hade olyckan kanske helt kunnat undvikas. Men om olyckan trots allt hade varit framme så hade vistelsen i vildmarksterrängen blivit betydligt mindre strapatsrik om bestämmelserna om den utrustning som skall medföras följts. För att nu inte tala om de möjligheter till snabb efterspaning som finns då en ordentlig färdplan är upprättad. Och så det allra viktigaste — god kännedom om vädersituationerna.

Med goda förberedelser på alla områden nedbringas riskerna för sådana onödiga haverier.

Allmänheten och pressen har med uppmärksamhet följt den äventyrliga flygningen och räddningsarbetet och vi kan icke underlåta att klippa något ur ett par tidningars ledare.

Så här skriver "Norra Västerbotten" den 2/6:

Den glädjande upplösningen på det intermezzo i Kirunas ödemarker som höll på att ett drama ger anledning till några reflexioner: I takt med teknikens utveckling och tillkomsten av nya flygfält kommer icke bara det kommersiella flyget utan även privatflyget att snabbt öka i våra trakter, det kan man vara förvissad om. Pionjärerna finns där redan, och man har också redan hunnit erfara såväl flygandets tjäning och ibland nytta som dess risker. Intermezzot med det under en färd Ersmark—Kiruna försvunna planet har fäst uppmärksamheten på de krav, som nödvändigtvis måste ställas på luftfarten även i dess mera amatörmässiga gestalt. Beträffande den kommersiella trafiken är det som bekant redan väl beställt med rigorösa säkerhetsföreskrifter. Sverige har betydligt strängare sådana än exempelvis grannlandet i

öster, och det har ibland gjorts gällande att vi rentav har alltför stränga krav.

Och samma dag på ledarplats i Svenska

Dagbladet:

Flygdramat i övre Norrland har fått en lika oväntad som glädjande upplösning. Hoppet att finna de ombordvarande i det försvunna planet vid liv syntes nästan ute, när en av de maskiner som satts in i det omfattande spaningsuppdraget på onsdagsmiddagen kunde rapportera inte bara haveriplatsens belägenhet utan också att de tre männen levde.

Hela affären ger icke desto mindre en beskedlig eftersmak. Att flygolyckor inträffar då och då är ofrånkomligt även i fall då minutösa säkerhetsåtgärder vidtagits. Men denna gång synes arrangemangen ha varit sådana att de inneburit en utmaning av ödet.

Enligt uppgift avser luftfartsstyrelsen att kräva färdplan eller flyganmälan för ett stort område i fjällvärlden, ett arrangemang som i det aktuella fallet skulle ha utlöst larm inom någon timme. Uppenbarligen brådskar det med en skärpning av bestämmelserna. Civilflyget får snabbt en allt större betydelse i Norrland med dess långa avstånd, men dess utveckling måste ske under så vitt möjligt betryggande former.

ÅRETS KADETTBESÖK PÅ ALLEBERG

Under en följd av år har KSAK under medverkan av Falköpings Stad och Rotary Falköping fått nöjet att ta hand om de Air-cadets som under en tre veckors rundresa i vårt land får bekanta sig med det svenska flyget, folket, naturen och kulturen.

Årets Allebergsbesök kommer att äga rum 28—30 juli. Kontingenten omfattar 15 personer, därav två amerikanska och två svenska officerare samt 5 kadetter från USA och 2 från vardera Kanada, Storbritannien och Frankrike.

SKADEREGLERINGSKASSAN FICK NÄRA 100 % ANSLUTNING

Praktiskt taget samtliga Bergfalke-ägande flygklubbar har nu anslutit sig till den ömsesidiga skaderegleringskassa som presenterades i föregående nummer av KSAK-NYTT.

I dag står endast två flygklubbar utanför det förmånliga arrangemanget och en av dessa hade redan tidigare tecknat en bindande bolagsförsäkring för sina flygplan.

Översyner och Reparationer

All service på mindre flygplan utföres snabbt. Såväl land- som sjöflygplan omhändertagas av goda fackmän som garanterar ett väl utfört arbete.

● Verkstaden är belägen i norra delen av Norrtälje Flygplats.

Slipen ligger vid Kvisthamraviken öster om flygplatsen på Kärleksuddens södra strand.

FLYGVERKSTADERNA NORRTÄLJE AB

TEL. 0176 / 134 80 - TGA. AIRNO

Internationellt flygrally i tid till schweizerurets huvudstad

Tid och flygning hänger nära ihop, och vad kan då vara naturligare än att just staden Bienne, som är den schweiziska urindustrins huvudstad, kommer att vara målet för det schweiziska urets fjärde internationella flygrally, som äger rum 1—4 juli.

Evenemanget hålls vart tredje år och sammanfaller med denna tvåspråkiga stads årliga festlighet, Le Braderie, i dess medeltida del. Man kan att döma av de anmälningar som föreligger vänta ekipage med piloter och passagerare från Tyskland, Österrike, Belgien, Danmark, Frankrike, England, Italien, Luxemburg, Nederländerna, Spanien och Sverige. Särskilt väl representerade tycks England, Holland och

Tyskland bli. Från Sverige har trälleborgaren Sven Forssen anmält sig med passagerare i sin ME 108 Taifun.

Man räknar med ett 60-tal deltagande plan och uppskattningsvis bortåt ett par hundra piloter och passagerare. De kommer säkerligen att vara väl medvetna om tiden. Ett av de viktigaste tävlingsmomenten är nämligen att deltagarna skall försöka landa på Biennes flygfält precis på sekunden i tid för att hålla på anmälningsblanketten angivna ankomsttiden. Sannolikt kommer de därvid att använda någon av de speciella pilotkronografer som den schweiziska urindustrin framställt. Om schweizarnas ledning på tidmätningens område kommer de förövrigt att påminnas genom att alla deltagare som gåva kommer att få ett för evenemanget speciellt utformat schweiziskt kvalitetsur med inskription.

Det schweiziska urets flygrally organiseras av flygklubben i Bienne i samarbete med stadens turistbyrå och med stöd av Schweiziska Aeroklubben och dess sektion i Bienne. Arrangörerna har också stöd av staden Bienne, Schweiziska Urfabrikanternas Förbund (FH), som har sitt säte i staden samt kantonen Berns urfabrikantförening.

Programmet bjuder på start- och landningstävlingar, uppvisningar i fallskärmschopp och konstflygning samt överflygning av jetplan. Sällskapstillställningar, partyn, utflykter till sjöss och till Jurabergen arrangeras och avslutningsbankett följer på prisutdelningen.

Segerpriset kommer att gå till den utländske deltagare som har lägsta prickbelastning. Bland priser i övrigt märks ett till den deltagare som flugit längsta distansen från sin hemmaflygplats till Bienne. Ett särskilt pris utdelas för det trevligaste och intressantaste planet. I händelse av oavgjort går priset till det plan som har den trevligaste passageraren.

Många deltagare från tidigare rallyn återfinns i anmälningslistan. Inbjudningar och anmälningshandlingar har sänts till alla europeiska flygklubbar.

Varning

för intrång på yrkesmässig
flygverksamhet

På förekommen anledning vill KSAK fästa klubbarnas uppmärksamhet på de bestämmelser, som reglerar hjälpflygverksamheten. (SB 106 den 5. 2. 1960.)

Klubbar med hjälpflygtillstånd måste strängt hålla sig inom ramen för den verksamhet, som reglerats i ovanstående SB. Sådant tillstånd till tillfälligt uppdrag i undantagsfall, som avses i mom 10. 1 måste sökas hos KSAK och får endast utföras om KSAK kunnat kontrollera att praktisk möjlighet ej föreligger för yrkesmässigt företag att utföra sådant uppdrag.

Det är klubbarnas skyldighet att hänvisa beställare av sådant uppdrag till yrkesmässigt företag. Underlåtenhet att följa dessa bestämmelser kan medföra att klubben tilldelat hjälpflygtillstånd indrages.

Förnyat och noggrant studium av SB 106 B rekommenderas.

KSAK

Motorflygavdelningen



V Ä L P L A N E R A D
A T L A N T F L Y G N I N G

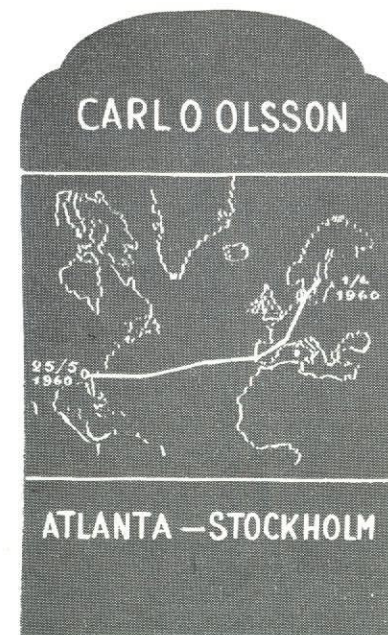
KSAK-medlemmen

Carl O Olsson

fick guldplakett med färdvägen

När generalmajor Nils Söderberg vid en enkel ceremoni på KSAK överräckte KSAK:s stora hederstecken till den atlantkrossande KSAK-medlemmen erinrade han om de diskussioner som förekommit beträffande lämpligheten av att företaga en atlantflygning i ett enmotorigt flygplan. Detta hade på sina håll betecknats som våghalsigt och dumdrigt. Därest KSAK delat denna uppfattning, påpekade general Söderberg, skulle någon hedersbevisning från KSAK:s sida aldrig kommit ifråga. Ingenjör Olssons atlantflygning är ett skolexempel på en väl-

planerad flygning. Ingenting har piloten lämnat åt slumpen. Den tekniska utrustningen, delvis specialtillverkad för denna speciella flygning var av högsta klass. För planering av säkerhetsutrustningen hade piloten inhämtat erfarna atlantflygares råd och anvisningar och grundliga konditionsprov hade övertygat honom om att han hade de fysiska förutsättningarna att klara strapatserna. Redan något halvår före flygningen inhämtade ingenjör Olsson de första förberedande informationerna från KSAK även om det då inget nämndes om syftet.



Nya flygklubbar

Verkställande utskottet godkände vid sitt senaste sammanträde KSAK-anslutning av Älvsby Flygklubb. Klubbens adress är Box 24, Älvsbyn. Polisassistenten Bror Johansson är ordförande.

Vidare kan meddelas att Torsby Flygklubb, Hälsinge Flygklubb och Skellefteå Flygklubb håller på att ordna formaliteterna för anslutning.

Carnetkravet

Inför sommarens utlandsresor med egna flygplan kan det vara lämpligt att rekapitulera de bestämmelser som gäller beträffande tullcarneter.

Carnet berättigar till tullfri införsel av flygplan i de länder, som anslutit sig till carnetsystemet och är avsedd att underlätta flygresor, som icke avser regelbunden lufttrafik.

Anslutna länder: Belgien, Brittiska riket (med dominions, kolonier m m), Danmark, Egypten, Finland, Frankrike, Marocko, Grekland, Holland (med kolonier), Irland, Italien, Jugoslavien, Luxemburg, Norge, Polen, Portugal, Schweiz, Spanien, Syd-Afrika, Tjeckoslovakiet, Turkiet, Förbundsrepubliken Tyskland, Ungern, USA och Österrike.

Lättnader: Mot uppvisande av en tulldeklaration (General Declaration) får uppehåll på 7 dagar resp 48 tim göras på tullflygplats i nedanstående europeiska länder, varvid emellertid inga flygningar inom landet ifråga får företas:

7 dagar	48 timmar
Belgien	Holland
Danmark	Schweiz
Finland	Storbritannien
Frankrike	
Luxemburg	
Norge	

Västtyskland har slopat kravet på carnet.

Carnetens giltighetstid: Carnet utfärdas i regel för 1 år räknat från utställningsdagen. Giltighetstiden, som är angiven i carneten, bör nog uppmärksammas.

För Sveriges del (Sverige har visserligen slopat carnetkravet för utländska flygplan) gäller alltså den bestämmelsen att instämpling i den svenska tullen måste ske efter varje utlandsflygning!

Nytt från KSAK



Elegant Jack-märke klart för omgående leverans

KSAK har lagom till flygsäsongen fått in en ny försäljningsartikel, som har alla förutsättningar att bli en verklig best seller. Det är ett Jack-märke i ovanligt elegant utförande. Silkevävningen på djupblått bottenband är i tre färger, guldfärg, KSAK-blått och rött (i kronans hyende).

Märket pryder sin plats på flygoverallen, likaväl som på den eleganta klubbjackan. Formatet är avpassat så att det passar för bröstfickan.

Direktanslutna medlemmar, flygklubbarnas medlemmar och de genom SMFF registrerade modellflygarna får alla bära märket, som rekquireras direkt från KSAK till ett pris av 4:— per styck.

Ällebergs skolchefer under två decennier

1941—1945	Stig Fägerblad
1946	Valle Forslund
1947—1949	Yngve Norrvi
1950—1951	Herje Westrin
1952—1954	Lennart Ståhlfors
1955	Olle Haglund
1956—1960	Lennart Ståhlfors

Stor prissamling klar till årets SM i Motorflyg

NÖ Smålands Flygklubb delar värdskapet med KSAK

Hultsfreds-klubben har bl a i samband med framgångsrika flygdagsarrangemang visat sig väl värd att få årets SM-tävlingar på sin lott. Man har också lovat att göra allt för att deltagarna i årets Motorflyg-SM skall tas om hand på bästa sätt. Vi hoppas att den småländska friheten skall sporra till ökat deltagande vid årets SM och göra tävlingen till en stortävling värdig KSAK:s jubileumsår.

Tävlingen äger rum på Hultsfreds flygplats den 20—21 augusti (Reservtid 27—28 augusti).

Anmälan skall vara insänd den 5 augusti.

Anmälningsavgift kr 25:—. (Insättes på KSAK:s postgirokonton 555 70.)

Tävlingsbestämmelser jämte anmälningsblankett kan rekquireras från KSAK.

Kompletterande tävlingsbestämmelser angående ankomsttid, briefing, förläggning m m kommer att utsändas till anmälda deltagare senast 7 dagar före tävlingen.

I Motorflyg-SM tävlar vi om Öresundspokalen och Ahrenbergspokalen — vandringspriser till segraren, KSAK:s SM-sköld, Nils Söderbergs vandringspris till bästa förare, som ej tidigare deltagit i SM eller RMT, ANA-flygs vandringspris till bästa Cub-förare, Nygeverkens hederspris till bästa Piper-förare (ej Cub), Hederspris till bästa kvinnliga deltagare o s v...

Ringstrands SE-CDA åter på långfärd

I vårt förra nummer hade vi ett fotoreportage från kapellmästare Ringstrands påskfärder i Europa. Den flygbitna familjen har nu startat på en färd till Afrika och Kanarieöarna. Följande exotiska landningsplatser kommer att — om allt går efter planerna — få taga emot den bästa Pacern. Tanger, Casablanca, Marrakech, El Ifni, Cabo Yubi (i spanska Sahara), Las Palmas, Tenerifa, Villa Sisneros, Port Etienne, St. Louis och Dakar.

Vi räknar med att i ett kommande nummer ha ett reportage från den nya trippen.

Om det finns flera långfärdsresenärer med flygplan så berätta för oss vad ni upplever. Vi vidarebefordrar det gärna till våra läsare som säkert har både nytta och nöje av edra upplevelser och erfarenheter.

Kurs för skogsbrandflygare och brandbefäl

hålls i Sundsvall i slutet av maj. Från den kursen kan bl a noteras ett mycket stort intresse

från skogsägarehåll. Ett fint exempel på direkt stöd är Väststavarvs AB, vars skogschef, jägmästare Åke Thor, följande är aktiv flygare. Bologer har hjälpt Sundsvalls Flygsällskap att köpa ett plan av typ Piper Caribbean och detta deltagar i bevakningen.

Svenska skogsvårdsföreningens redaktör Stig Ekstrand var med på kursen och han summerar i Skogs-Press sina slutintryck sålunda:

Under brandkursen i Sundsvall stod det ganska klart att brandflyget kommit för att stanna. Försöksskedet får nu betraktas som avverkat. Man strävar målmedvetet efter att göra spaningsflygningarna så effektiva som möjligt bl a genom att bättre och bättre väderleksprognoser står till förfogande. Varje minut ett brandspanningsplan är i luften ska det göra nytta för sig är parollen.

Frivilliga flygkåren uppsättes

Kungl. Maj:t har genom Civilförsvarsstyrelsen till KSAK anslagit ett belopp av 32.000 kronor för budgetåret 1960/61 att användas som bidrag "för upprättande av en frivillig flygkåre i civilförsvarets tjänst".

FLYGET I KONSTEN

KSAK-NYTT TAR TIPS OM KONSTNÄRLIGA TÄVLINGSPRISER

Som ett apropå till inköpet av David Wretlings "Nya Vingar" till Älleberg och användandet av miniatyrstatyetten som vandringspris i de vartannat år återkommande Svenska Mästerskapstävlingarna i segelflyg ligger det nära till hands att ta en titt på de priser som utdelas i flygiska sammanhang.

Visst är många av hög kvalitet och konstnärlig klass, men tyvärr finns det alltför många "Hederspriser" som varken hedrar givaren eller mottagaren.

Av en händelse upptäckte vi nyligen ett Vandringspris, som vi här med nöje presenterar.

Norrköpings Tidningar, numera sammanslagen med Östergötlands Dagblad, uppsatte 1956 ett Vandringspris till "Årets Bäste Bråvalla-flygare".

Vandringspriset är en flygisk symbol i driven brons, utförd av norrköpingskonstnären Elis Nord. Årets bäste Bråvalla-flygare får behålla skulpturen till tidpunkten för nästa års utdelning men han får också en miniatyrkopia av konstverket, som han får behålla "på riktigt".

Hittills har NT-ÖD-priset utdelats till följande flygare ur F 13:

- 1956 Fältflygaren Rolf Lindqvist
- 1957 Löjtnanten Per O Fogde
- 1958 Fältflygaren Stellan Olsson
- 1959 Löjtnanten Sven Enlund

Den sistnämnde vinnaren fick ur redaktören F-R Walléns hand mottaga utmärkelsen i största hellregn i samband med Årets Flygshow 1960 på Kungsängens flygplats. Därmed har vi också fått sagt, att en av de mest storslaget upplagda flygdagar som hittills arrangerats nästan helt regnade in — men det är en annan historia.



Bilden här ovan visar Elis Nords symboliska flygskulptur. Nu vänder vi oss till KSAK-NYTT:s Läsekrets för att få tips om andra tävlingspriser med flygiska motiv av hög konstnärlig klass och bestående värde för mottagarna.

"PLANET PETTSON"

KSAK-NYTT:s insamling avslutad

Insamlingen till den blinde flygpionjären Gösta Gustafsson i Uppsala har nu avslutats och slutredovisningen följer här nedan.

Arne Nordin, Skorpel 10: —, B A Eriksson, Vällingby 20: —, Uno Ranch, Göteborg 100: —, Östersunds Flygklubb, Östersund 60: —. Summa 190: —. Det sammanlagda beloppet uppgår därmed till 2.929: 50.

1960 års KALENDER

(Tillägg till kalender, publicerad i
KSAK-NYTT nr 1, 2 och 3 1960)

A. Flygdagar, mässor, kongresser

1) I SVERIGE:

- 21/7 Flygdag, Grankullavik (preliminärt).
- 21/8 Flygdag, Karlstad.
- 28/8 Flygdag, Jönköping.
- 28/8 Flygdag, Kiruna.
- 4/9 Flygdag, Ope.
- 25/9 Flygdag, Ljungbyhed.

E. Fallskärmsköp:

2) I UTLANDET:

- 7—17/8 VM i Fallskärmsköp, Mousatchevo, Bulgarien.

F. Ballong:

2) I UTLANDET:

- 12/9 Internationell landningstävling, Saint Nicolas Waes, Belgien.

G. Helikopter

2 I UTLANDET:

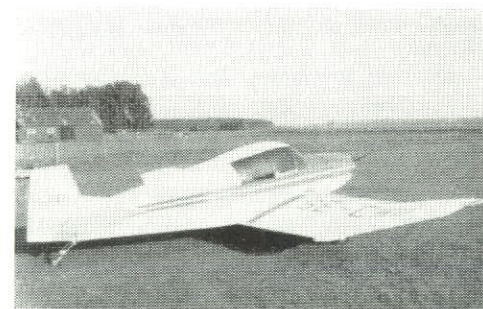
- 25/9 "Grand Prix de Giraviation", Frankrike.

Motorflygchefer och tekniskt ansvariga



DENNA NUNA tillhör Tekniskt ansvarige T 17 KARL-EVERT LUNDIN vid Ovan-Siljans Fk som presenterades under ovanstående rubrik redan i KSAK-NYTT nr 6/59 (novembernumret) men som inte förrän nu kunnat förmås att fastna på plåten.

Första Ambassadeuren



På Rinkaby är inflygningarna på SE-CWB i full gång. Det är Kristianstads Flygklubb som har blivit ägare till landets första Jodel Ambassadeur. Klubbsekreteraren Erik Persson hade den avundsvärda uppgiften att från fabriken i Bernay, Société Aéronautique Normande, hämta en fabriksny "kärre".

Hemresan — som gick under roteflygning med den Jodel Mousquetaire som visades både i Sundsvall och Norrköping under flygdagarna där — flögs via Paris—Düsseldorf—Sönderborg —Bulltofta till Rinkaby. Övernattning skedde i Düsseldorf. Erik Persson berättar att det inte var några "papperssvårigheter" mer än att man vid flygning genom Tyskland måste ha brevet angående ansvarsförsäkringen med i flygplanet. CWB flögs hem med svenska registreringar på ett genom Luftfartsstyrelsens tillmötesgående utfärdat interimistiskt registreringsbevis.

Kristianstads flygklubb är glad åt sitt nyförvärv och man är överens om att Ambassadeur är mycket lättflygen för att nu inte tala om alla andra goda egenskaper som utmärker detta trivsamma flygplan.

Varning för turbulens bakom större luftfartyg

Turbulens bakom större tyngre flygplan kan — i synnerhet vid vindstilla — bestå flera kilometer och vara så kraftig att den äventyrar manöverförmågan hos mindre flygplan. Dylig turbulens kan ge anledning till särskilt kraftiga störningar i rollplanet och har orsakat haverier och ett flertal allvarliga tillbud.

Bakom och under tyngre helikoptrar förekommer förutom turbulens i rollplanet även mycket kraftiga nedsvepsvindar.

Vid flygning med mindre flygplan skall följaren särskilt vid start och landning följa flygplanet så att turbulens orsakad av större luftfartyg undviks.