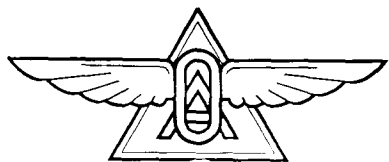
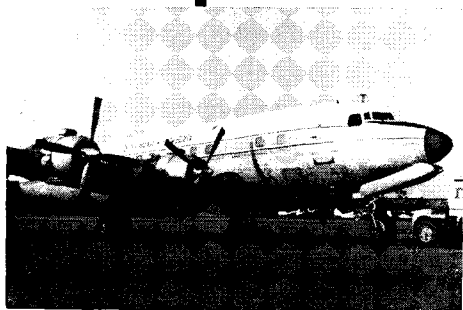




NUMMER 9 ARGÅNG 8 DECEMBER 1965



6000 m² VERKSTÄDER på BROMMA flygplats



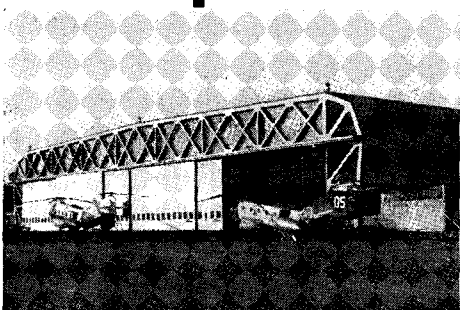
Närmare 200.000 arbetstimmar per år
utföres på

TEKNISK SERVICE

ÖVERSYNER

TILLSYNER

REPARATIONER



Dessutom FÖRSÄLJNING av

HELIKOPTRAR

FLYGPLAN och

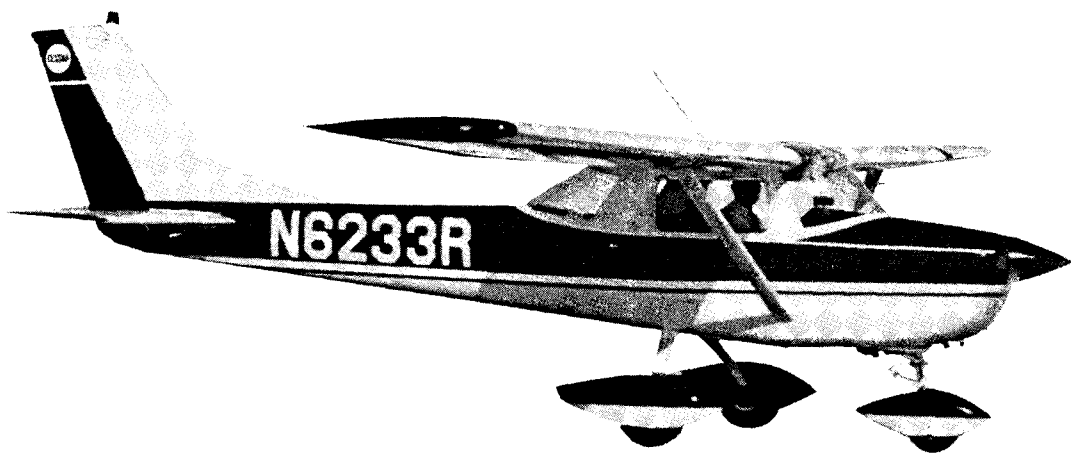
RESERVDELAR



OSTERMANNS AERO AB

BROMMA FLYGPLATS, BROMMA 10

GODSADRESS: SUNDBYBERG - TELEFON 08/28 28 40



1966 års Cessna 150

från 47.554:- flygklar i Sverige

*Delta har reserverat ett antal plan av 1966 års produktionsprogram
vilket redan är fulltecknat.*

Plats för 2 vuxna + 2 barn samt
bagage och fulla tankar

- Elektriska klaffar
- Bästa driftsekonomi
- Snabb leverans

- Större dörrar på båda sidor
- Idealiskt klubb- och skolflygplan
- Lättfluget

Förmånliga betalningsvillkor med
låg kontantsats.

*Detta och mycket annat talar för
att en snabb kontakt med*



lönar sig!

DELTA AVIATION AB, FACK, BROMMA 10, TEL 08/29 66 00 - 28 95 20



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

Utgivningsdag omkr den 15 i utgivningsmånaden.

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

Redaktör och utgivare: Birger Gripstad.

Adress: Skeppsbron 40, 3 tr, Stockholm C. Tel. 08/23 23 65, Postgiro: KSAK 555 70.

Prenumerationspris: 10 kronor per helår.

Lösnummer: Tidigare utkomna nr i mån av tillgång 2:- kr per ex.

Annonsformat och annonspriser:

Omslagets baksida,
2-färgs (130×165 mm).... 800:-
Omslagets innersidor,
2-färgs (130×185 mm).... 650:-
D:o, svart 600:-
1/1-sida (130×185 mm) .. 425:-
1/2-sida (130× 90 mm) .. 275:-
1/2-sida (62×185 mm) .. 275:-
1/4-sida (130× 45 mm) .. 150:-
1/4-sida (62× 90 mm) .. 150:-
klubbar, deras medlemmar och Radannonser (spaltbredd 62 mm)
2:- per mm. (Anslutna flyg-
KSAK:s direktanslutna medlem-
mar får 35% rabatt på icke
kommersiella radannonser).

Klichéer: raster 120 linjer/tum.



Organ för
Kungl. Svenska Aeroklubben och
Frivilliga Flygkåren

Julius Olséns donationsfond

Framlidne fabrikören Julius Olsén har i en donation lämnat ett mycket värdefullt och uppskattat bidrag till KSAK.

Donationen utgörs av det konstverk, som i förminskad storlek pryder omslaget till detta nummer. Tavlan föreställer KSAK-huset och är utförd av den kände konstnären Rolf Bethge.

Donationen består av en begränsad signerad litografiupp-

laga dels i svartvitt, dels i färg och slutligen även av en av konstnären handkolorerad signerad upplaga.

Tavlans storlek (med passpartout) är 45×65 cm. Priset är 100:— resp 150:— och 250:— för de olika utförandena. Den som köper tavlan får ett mycket vackert konstverk och bidrar samtidigt till KSAKs verksamhet. Tavlan finns endast att köpa hos KSAK.

FLYGDAGAR 1966. Ansökan skall insändas till KSAK senast den 10 januari. Se sidan 331.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Julius Olséns donationsfond	300
Nytt från LFS	301
KSAK 65	303
Kort historik över KSAK och svenskt flyg	304
KSAK idag	306
Ett olyckligt beslut	307
KSAKs anslutna klubbar och organisationer	308
Svenskt segelflyg	310
Segelflygchefsmötet 1965	318
Svenskt motorflyg från 1910 till 1965	319
Nordiskt flygtullsarbete	320
BA-4 i metall	324
Affärsflyg	328
Nytt från FFK	328
För vems sak talar KSAK?	329
Svenskt modellflyg — några glimtar	330
Sveriges modellflygförbund har hållit riksstämma	331
Flygdagar 1966	331
Svensk Flyghistorisk Förening	332
Fallskärmsporten och fallskärmskommittén	333
Den sorgeliga historien om kapten Rolla	334
Månadens problem	336
Rally med 5 plan och 16 man	338
Ny vindtunnel på Flygtekniska	338
Beskattning av flygplan	341
Para Commander — fallskärm med glidtal över ett	342
Minneslista	344
Lösning till månadens problem	344

NYTT FRÅN LFS

PUBLIKATIONER FÖR DEN CIVILA LUFTFARTEN — BCL

Följande nya upplaga och ändring av BESTÄMMELSER FÖR CIVIL LUFTFART (BCL) har utgivits och kan rekvideras från Kgl luftfartsstyrelsen, Kamrerarkontoret, Stockholm 12:

BCL - L 2.1 Minimifordringar för luftvärdighet

Upplaga 4

Pris kr 0: 30

Bestämmelserna finns även i en engelsk upplaga. Pris kr 0: 10.

Ändringarna i den nya upplagan har huvudsakligen föranletts därav att amerikanska Civil Aeronautics Manuals (CAM), på vilka de svenska bestämmelserna till stor del grundats, nu ersatts av Federal Aviation Regulations (FAR), samt att engelska bestämmelserna British Civil Airworthiness Requirements, Section E, Subsektion E2, tillkommit, gällande flygutprovning av segelflygplan.

Ref. INFORMATIONSCIRKULÄR 57/1965.

(Informationscirkulär nr 85/1965)

ANVISNINGAR ANGÅENDE TEORETISKA EXAMENSPROV FÖR FLYGMEKANIKER- CERTIFIKAT

redovisas i Informationscirkulär nr 86/1965.

FREKVENSTOLERANSER M M FÖR RADIO- SÄNDARE I LUFTFARTYGG PÅ ULTRA- KORTVAG (VHF)

Luftfartsstyrelsen vill härigenom fästa uppmärksamheten på att skärpta krav från och med den 1 JAN 1966 gäller för radiosändare i luftfartyg för kommunikation. Dessa krav innebär följande.

- Enligt gällande internationella radioreglemente är till den 1 JAN 1966 frekvenstoleransen 0,01 % för sändarutrustningar, som installerats före den 1 JAN 1964. Från den 1 JAN 1964 är toleransen 0,005 % för nyinstallerade utrustningar, och från den 1 JAN 1966 krävs denna tolerans för *alla* sändarutrustningar.
- Skärpta krav gäller enligt radioreglementet även beträffande obehörig strålning (övertoner och parasitvängningar) från den 1 JAN 1964. För VHF-sändare mellan 0,25—25 watts effekt, som installerats från och med den 1 JAN 1964, får effekten av sådan obehörig strålning uppgå till högst 25 mikrowatt. För sändare med effekt mellan 25 watt och 1 kW skall den obehöriga strålningen vara minst 60 decibel lägre än grundtonens medeleffekt. Från 1 JAN 1970 gäller denna gräns för *alla* sändare.

(Informationscirkulär nr 87/1965)

SÄSONGMÄSSIG SNOPLAN

FÖR VINTERN 1965/66

NOTAM A 1189/1965 redogör för den snöröjning som kommer att utföras vid de svenska flygplatserna.

BESTÄMMELSER FÖR CIVILA LUFTFARTYGG VID BEGAGNANDE AV FLYGPLATS TILLHÖRANDE FLYGVAPNET

(Informationscirkulär nr 88/1965)

och

RÅD OCH ANVISNINGAR ANGÅENDE RADIO- UTRUSTNING I LÄTTA LUFTFARTYGG

(Informationscirkulär nr 90/1965)

skall vi återkomma till i nästa nummer.

Keegan Aviation Ltd.

VAD VI ERBJUDER—ÄGER VI

PILATUS PORTER G-ASTO



Ny	1962
Gångtid sedan ny, timmar	600
Gångtid sedan översyn	—
Gångtid, motor, sedan översyn	100
(Lycoming 160540 A1A 350)	
VHF	M-135
ADF	T-12
VOR LNC-100	

F. n. på översyn hos fabriken. Specifikationen innefattar en mängd extra utrustning, inkl. stora hjul. m. m.

PRIS £15.000

ALL VIDARE UPPLYSNING GENOM

Keegan Aviation Ltd.

Luton Airport, Luton, Beds.

Telefon: LUTON 21423 (4 linjer)

Tga: PLANESALES LUTON

Telex: 82248

VÄRLDSREKORD! VÄRLDSREKORD! VÄRLDSREKORD! VÄRLDSREKORD! VÄRLDSREKORD!



PIPER COMANCHE B

- Exklusiv och snabb med enastående räckvidd
- Familjeversion med 6 säten, extrafönster på varje sida
- Alternativt förgasarmotor eller direktinsprutning
- Marschfart 293 km/tim
- Kan förses med tiptankar
- Räckvidd med fulla tankar:
STOCKHOLM—ROM!

VÄRLDSREKORDHÅLLARE!

Med en 260 hk Piper Comanche håller Max Conrad gällande världsrekord i klass IV genom non-stop-flygning från Nordafrika till Los Angeles, en sträcka om 12.270 km!

Generalagent för PIPER i Skandinavien:

NYGE AERO / AB NYGEVERKEN

Box 31 Nyköping - Tel 0155/825 20

KSAK 65

Den 15 december var det 65 år sedan KSAK kom till, först under namnet Svenska Aero-nautiska Sällskapet (SAS) och med ballongsegling som sitt främsta intresseområde. Täm-ligen snart ändrade klubben bå-de karaktär och namn, men det var först 1937 som den ombil-dades till centralorganisation för hela det svenska allmän-flyget och det är i den egen-skapen den nu har sin mest be-tydande verksamhet.

Flygare är ju i de flesta fall i hög grad individualister och som sådana skäligen obenägna att låta inruta sig i någon slags kategorifälla. Det är ju inte heller organisationens syfte, men erfarenheten visar att da-gens samhälle kräver samver-kan för att individernas intres-sen bäst skall kunna tillvara-tas. För vår organisation gäller det ekonomiska och organisa-toriska problem, utbildnings- och säkerhetsfrågor, förhållan-de till myndigheter och orga-nisationer, utbyte av erfaren-heter och tjänster samt inte minst kamratlig samvaro, sport och tävlingar.

Klimatet är kärvt i vårt land f n både ekonomiskt och ifråga om rörelsefriheten. Det är därför så mycket mera vär-defullt att KSAK och de loka-la klubbarna såväl som enskil-da medlemmar genom mång-årigt och många gånger själv-uppoffrande arbete förvärvat ett förtroende för allmänflyget hos både myndigheter och all-mänhet som idag ger påtagliga och glädjande resultat. Sålun-da stöder statsmakterna vår verksamhet med betydande statsanslag för olika ändamål.

Segelflyget har helt anförtrots åt KSAK ifråga om organisa-tion, utbildning och inspektion m m. Skogsbrandbevakningen sker helt i KSAKs regi liksom organisation och ledning av Frivilliga Flygkåren i Civilför-svarets tjänst. Härtill kommer oss anförtrodd annan hjälp-flygverksamhet, t ex målflyg-ning för försvaret.

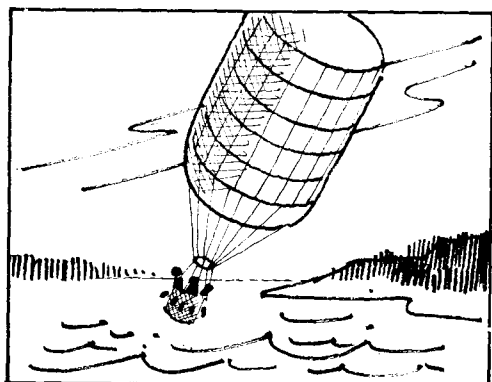
Kommunerna visar i ökande omfattning sin förståelse för allmänflyget genom anläggande av flygfält, hjälp med han-garbyggnader o d.

Flygvapnet, som står för hu-vuddelen av statsanslagen, bi-drar även genom deltagande i klubbarnas flygdagar, upplå-tande av vissa militära fält åt allmänflyget samt hjälp med personal och materiel vid lärar-kurser, tävlingar m m.

Slutligen lämnar företag och enskilda aktningsvärt ekono-miskt stöd i form av donatio-ner och direkta bidrag, för att inte nämna de värdefulla per-sonliga insatser som görs på olika håll inom organisationen.

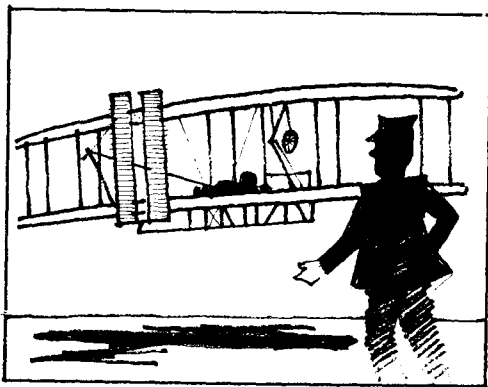
Även om 65 år inte är någon sedvanlig jubileumsålder, ger födelsedagen en välkommen an-ledning att rikta ett tack till alla dem som på detta sätt bi-drar till allmänflygets utveck-ling. När flygålderns historia en gångs skrivs, skall deras framsynthet och generositet sä-kerligen inte förglömmas.





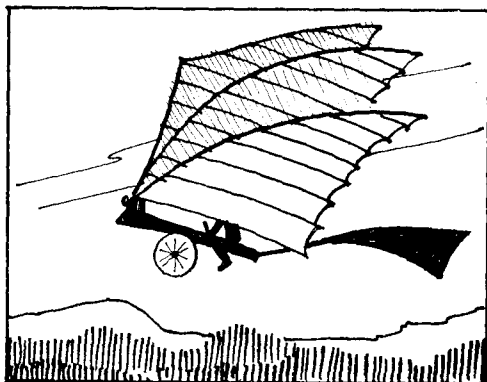
1902

färdades Vilhelm Swedenborg, Eric Unge och Hans Fränkel med ballongen "Svenske" från Stockholm till Novgorod i Ryssland (730 km).



1903

— den 17 december — gjorde Orville och Wilbur Wright vid Kitty Hawk den första motorflygningen. Tolv sekunder varade den.



1906

gjordes de första motorflygningarna i Europa av brasilianaren Santos-Dumont och dansken J Chr Ellehammer (bilden).

KORT HISTORIK ÖVER KSAK OCH SVENSKT FLYG

Den 15 december 1900 bildades Svenska Aero-nautiska Sällskapet (SAS). Initiativtagare var August Saloman och K A B Amundson, vilka fick idén under ett besök i Paris sommaren 1900.

Under de första tio åren sysslade SAS så gott som uteslutande med ballongsegling. En rad mycket goda resultat nåddes. Längsta färden blev 760 km (Stockholm—Novgorod) och längsta färdtiden 33 timmar.

1907 gick SAS in i den internationella organisationen FAI i Paris.

1909 gjordes den första flygningen med aeroplan i Sverige av fransmannen Legagneux.

Den 27 juni 1910 fick Carl Cederström Sveriges Aviatör-Diplom No 1 (förvaras vid KSAK).

Vid 10 årsjubileet blev H K H Kronprinsen sällskapets beskyddare.

1921 ändrades organisationens namn till Kungl Svenska Aeroklubben (KSAK).

Fram till 1925 gjorde KSAK stora insatser för utvecklingen av det svenska trafikflyget och medverkade även vid skapandet av det svenska flygvapnet.

1937 företogs en genomgripande omorganisation av svenskt privat- och sportflyg och KSAK blev då centralorganisation för hela det svenska allmänflyget med ett 40-tal klubbar anslutna.

1943 fick KSAK statsbidrag för modell- och segelflyget. Sedan dess har KSAKs verksamhet i hög grad kunnat baseras på statsbidrag.

1949 blev H K H Prins Bertil hedersordförande, vilken befattning han fortfarande innehar.

1950 firade KSAK 50-årsjubileum och stod samtidigt som värd för den 43:e FAI-kongressen, vilken med anledning av jubileet förlagts till Stockholm.

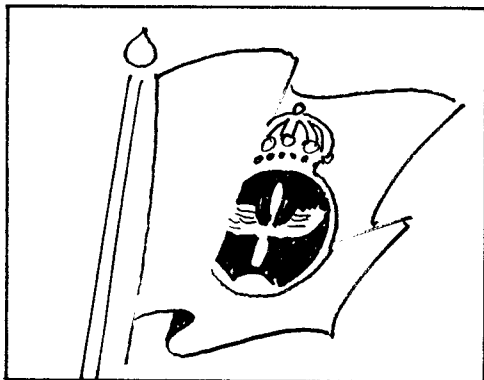
1957 fick KSAK sitt nuvarande medlemsblad KSAK-NYTT, vars upplaga nu är 9 500 ex.

Alf Björklunds teckningar på detta uppslag visar några milstolpar i främst det svenska flygets historia.



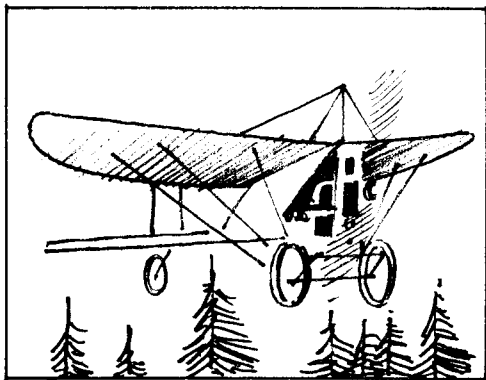
1909

kom fransmannen Léon Legagneux till Stockholm med ett Voisin-biplan i en packlär. Över Ladugårdsgårde gjorde han första flygningen i vårt land.



1921

ändrar Svenska Aeronautiska Sällskapet namn och blir Kungl Svenska Aeroklubben. 1937 blir KSAK centralorganisation för allmänflyget.



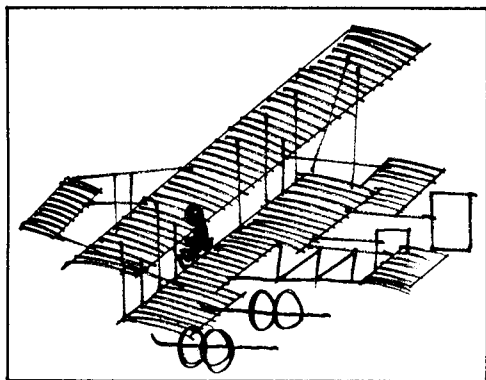
1910

tog baron Carl Cederström svenskt aviatördiplom nr 1 (förvaras vid KSAK) vid Blériots flygskola i Frankrike.



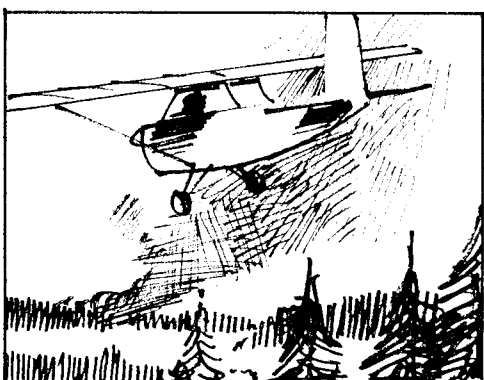
1924

startar ABAs första plan — en Junkers F 13 — från Linderängen till Helsingfors. Infälld: Albin Ahrenberg, som luftdöpt fler svenskar än någon annan.



1912

gjorde Olle Dahlbeck — en av Sveriges första militärflygare — den första passagerarflygningen i vårt land.



1955

började man på försök att bevaka skogsområdena i Gävleborgs län från klubbflygplan till skydd mot skogsbrandfaran.

KSAK IDAG

På detta uppslag ges en kortfattad redogörelse för KSAKs organisation och ekonomi.

På nästa uppslag presenteras de anslutna flygklubbarna.

KSAKs styrelse

Hedersordförande

H K H Prins Bertil

Ordförande

Överdirektör C Ljungberg

Vice ordförande

Direktör P A Norlin

Direktör B Florman

Civilingenjör S A Hansson

Tandläkare S Dahl

Dessutom består styrelsen av 28 ordinarie ledamöter och 14 suppleanter (inkl representanter från försvarsstaben, flygvapnet, civilförsvarsstyrelsen och luftfartsstyrelsen).

KSAKs ständiga kommittéer

Motorflygkommittén

Ordf: Professor B J Andersson

Segelflygkommittén

Ordf: Kyrkoherde C-M Magnuson

Modellflygkommittén

Ordf: Flygdirektör S Stark

Fallskärmskommittén

Ordf: Ingenjör S Einert

Affärsflygkommittén

Ordf: Flygkapten K Ahlberg

Juridiska kommittén

Ordf: Advokat A Elmström

Verkställande

Utskottet

Ordförande

Direktör B Florman

Vice ordförande

Civilingenjör S A Hansson

Dessutom består Verkställande Utskottet av 8 ordinarie ledamöter och 6 suppleanter (inkl representanter från försvarsstaben, flygvapnet, civilförsvarsstyrelsen och luftfartsstyrelsen).

KSAKs anslutna klubbar och direktanslutna medlemmar

Anslutna klubbar och organisationer är f n 102. Samtliga bedriver någon form av motorflygverksamhet — 52 har skol-tillstånd för segelflyg.

De största klubbarna är följande: Aeroklubben i Malmö (445 medlemmar), Linköpings Fk (432), Aeroklubben i Göteborg (381), Tekn Högskolans Fk (301), Uppsala Fk (268), Örebro Fk (237), Västerås Fk (226), Stockholms Segelflygklubb (212), Borlänge-Domnarvets Fk (188) och Stockholms Fk (179).

I de anslutna organisationerna ingår tre icke regionala organisationer, nämligen Sveriges Modellflygförbund, med ca 100 anslutna modellflygklubbar, Svenska Fallskärmsklubben med lokalavdelningar i Skåne, Göteborg, Karlsborg, Linköping, Stockholm och Östersund samt Svensk Flyghistorisk Förening (Stockholm) med lokalavdelning i Malmö (Se fö nästa uppslag.)

Antalet medlemmar i de an-

KSAKs sekretariat

har som chef en generalsekretär. Denna post innehas efter årsmötet 1964 av överste Björn Lindskog. Sekretariatet har ett 20-tal anställda tjänstemän.

Direkt under sekretariatet lyder även *Segelflygskolan Al-leberg*, som har sin verksamhet under sommarmånaderna och då har ett 20-tal anställda. Vid denna skola utbildas all den lärarpersonal som behövs för det svenska segelflyget. I övrigt förekommer olika slags kurser i segelflygutbildning.

slutna organisationerna (exkl modellflygklubbarnas medlemmar) är ca 8 250. Därtill kommer KSAKs direktanslutna medlemmar vilkas antal är ca 1 150.

Hela riksorganisationen exklusive modellflyget är sålunda ca 9 400. Häri ingår ungefär 6 000 aktiva privatflygare, nämligen ca 3 700 motorflygare och 2 300 segelflygare. En del av dessa är aktiva inom såväl motor- som segelflyg.

Ekonomi

KSAKs första egentliga årsbudget hänför sig till omorganisationen 1937 och ser ut så här:

Ordf i arbetsutskottet	kr 3 000
Generalsekretärer	8 000
Hyra	3 000
Telefon och samtal	600
Porto och skrivmateriel	1 200
Resor	600
Andra omkostnader	1 600

Kronor 18 000

Budgeten behandlades vid ett sammanträde mellan Carl Florman, Axel Wenner-Gren och Carl August Wicander, tre män som i hög grad och med framgång arbetat för KSAK.

Budgeten för 1966 uppgår till en miljon kronor, vartill kommer Allebergs budget om 250 000 kronor. Bortsett från penningvärdets försämring visar dessa siffror, vilken omfattning KSAKs verksamhet tagit. Denna expansion har främst möjliggjorts genom statsbidragen, som utgör grunden för KSAKs verksamhet. En indragning eller större nedskärning av dessa bidrag skulle därför bli ytterst kännbar och tvinga till nedläggande av viss verksamhet, vilket först sannolikt skulle drabba utbildning och flygmateriel.

Statsbidragen har i 1966 års preliminära budget beräknats till ca 515 000 kronor. Bidragen går praktiskt taget helt till utbildning och flygmateriel — främst på segelflygsidan.

Medlemmarnas årsavgifter beräknas 1966 — då klubbavgiften utgör 20 kr per medlem — uppgå till 160 000 kronor, av vilken summa 55 000 kr går som bidrag till KSAK-NYTT. Medlemmarnas direkta bidrag i budgeten kommer sålunda i realiteten att utgöra ca 10 %.

Övriga väsentliga inkomstkällor är donationer, gåvor, lotteriet och fastigheten.

Alleberg — vars budget enligt ovan omfattar ungefär 1/4 miljon — är numera praktiskt taget självförsörjande, vilket främst får tillskrivas dess skicklige chef, Lennart Ståhlfors. Den nya verkstaden, som nu har arbete året om, har starkt bidragit till nuvarande goda ekonomiska läge.

Ett olyckligt beslut

I presslägningsögonblicket når oss uppgiften om en chockhöjning av allmänflygets landningsavgifter — det talas om bla en tredubbling av de nyss höjda landningskortspriserna.

De åtgärder som bör vidtas med anledning av en sådan åtgärd, som för övrigt helt strider mot den uppfattning som bla Luftfartsstyrelsen företräder, måste närmare övervägas. Tillsvidare uppmanar vi alla våra medlemmar att se till att landningskort för ett år framåt anskaffas innan prishöjningen träder i kraft. Tidpunkten härför torde komma att framgå av dagspressen. (Årskorten måste lösas under december för att man skall er-hålla dem till hittillsvarande pris!)

Dessutom måste vi intensifiera vårt arbete att genom klubbar, kommuner och enskilda i möjligaste mån göra oss oberoende av den förödande prispolitiken på de statliga fälten, vars dyrbara anläggningar till 95% kan av-varas av allmänflyget och följaktligen inte bör finansieras av detta.

KSAKs anslutna flygklubbar

Till KSAK är f n 102 flygklubbar och -organisationer anslutna. Samtliga klubbar bedriver motorflygverksamhet i någon form och inte mindre än 52 har skoltillstånd för segelflyg. Av de anslutna organisationerna är tre icke regionala, nämligen Sveriges Modellflygförbund, Svenska Fallskärmsklubben och Svensk Flyghistorisk Förening (se föregående uppslag). Klubbarna och organisationerna har presenterats in på kartan t h och presenteras länsvis i texten.

A Stockholms stad

Linjeflygs Flygklubb, Bromma
SAS Flygklubb, Bromma
Stockholms Flygklubb, Stockholm O
Stockholms Segelflygklubb,
Stockholm SO
Tekniska Högskolans Flygklubb,
Stockholm 70
Svensk Flyghistorisk Förening,
Stockholm (verksamheten omfattar
hela landet)

B Stockholms län

Roslagens Flygklubb, Norrtälje
Östra Sörmlands Flygklubb,
Södertälje

C Uppsala län

Uppsala Flygklubb, Uppsala
Svenska Fallskärmsklubben, Uppsala
(omfattar all svensk fallskärms-
sport)

D Södermanlands län

Eskilstuna Flygklubb, Eskilstuna
Katrineholms Flygklubb, Katrineholm
Nyköpings Flygklubb, Nyköping
Villåttinge Flygklubb, Malmköping

E Östergötlands län

Linköpings Flygklubb, Linköping
Norrköpings Automobil- och Flyg-
klubb, Norrköping

F Jönköpings län

Jönköpings Flygklubb, Jönköping
Norra Smålands Flygklubb, Nässjö

G Kronobergs län

Feringe Flygklubb, Ljungby
Kronobergs Flygklubb, Växjö
Sveriges Modellflygförbund, Lamm-
hult (omfattar allt svenskt modell-
flyg)

H Kalmar län

Kalmar Flygklubb, Kalmar
Nordöstra Smålands Flygklubb,
Rosenfors

I Gotlands län

Gotlands Flygklubb, Visby 2

K Blekinge län

Blekinge Flygklubb, Källinge
Olofströms Flygklubb, Olofström

L Kristianstads län

Hässleholms Flygklubb, Hässleholm
Kristianstads Flygklubb, Kristianstad
Ljungbyheds Flygklubb, Ljungbyhed

M Malmöhus län

Aeroklubben i Malmö, Malmö O
Hälsingborgs Flygklubb, Hälsingborg
Landskrona Flygklubb, Landskrona
Lunds Flygklubb, Lund
Nordvästra Skånes Flygklubb,
Höganäs
Trelleborgs Flygklubb, Trelleborg

N Hallands län

Halmstads Flygklubb, Halmstad
Varbergs Flygklubb, Varberg

O Göteborgs och Bohus län

Aeroklubben i Göteborg, Göteborg C
Chalmers Flygklubb, Göteborg

P Älvsborgs län

Alingsås Flygklubb, Alingsås
Borås Flygklubb, Borås 1
Halle-Hunnebergs Flygklubb,
Trollhättan
Herrljunga Flygklubb, Ljung

R Skaraborgs län

Hjo Flygklubb, Hjo
Karlsborgs Flygklubb, Karlsborg
Lidköpings Flygklubb, Lidköping
Lidköpings Motorflygklubb,
Lidköping
Mariestads Flygklubb, Mariestad
Segelflygskolan Älleberg, Falköping
(KSAKs centrala segelflygskola)
Skövde Flygklubb, Skövde

S Värmlands län

Arvika Flygklubb, Arvika
Ekshärads Flygklubb, Ekshärad
Filipstads Flygklubb, Filipstad
Munkfors Flygklubb, Munkfors
Norra Värmlands Flygklubb, Torsby
Segelflygklubben i Karlstad
Sportflygklubben, Karlstad
Sunne Flygklubb, Sunne
Säffle Flygklubb, Säffle

T Örebro län

Karlskoga Flygklubb, Karlskoga
Laxå Motor Klubb, Laxå
Örebro Bil- och Flygklubb, Örebro 1

U Västmanlands län

Arboga Flygklubb, Arboga
Köpings Flygklubb, Valskog
Västerås Flygklubb, Västerås

W Kopparbergs län

Avesta Flygklubb, Avesta
Borlänge-Domnarvets Flygklubb,
Borlänge

och organisationer

Malungs Flygklubb, Malungsfors
Norra Dalarnas Flygklubb, Idre
Ovan Siljans Flygklubb, Orsa
Rättviks Flygklubb, Rättvik
Siljansnäs Flygklubb, Siljansnäs
Västerbergslagens Flygklubb,
Ludvika
Västerdalarnas Flygklubb, Dala-Järna
Älvdalens Flygklubb, Älvdalen

○ = motorflyg + övriga
organisationer

⊙ = motor- och segelflyg

X Gävleborgs län

Arbrå Flygklubb, Arbrå
Bollnäs Flygklubb, Bollnäs
Edsbyns Flygklubb, Edsbyn
Gävlebygdens Flygklubb, Gävle
Hälsinge Flygklubb, Hudiksvall
Ljusdals Flygklubb, Ljusdal
Söderhamns Flygklubb, Söderhamn
Västra Gästrikens Flygklubb, Torsåker

Y Västernorrlands län

Bollsta Flygklubb, Bollstabruk
Norra Ångermanlands Flygklubb,
Örnsköldsvik
Sollefteå Flygklubb, Sollefteå
Sundsvalls Flygsällskap, Sundsvall 1

Z Jämtlands län

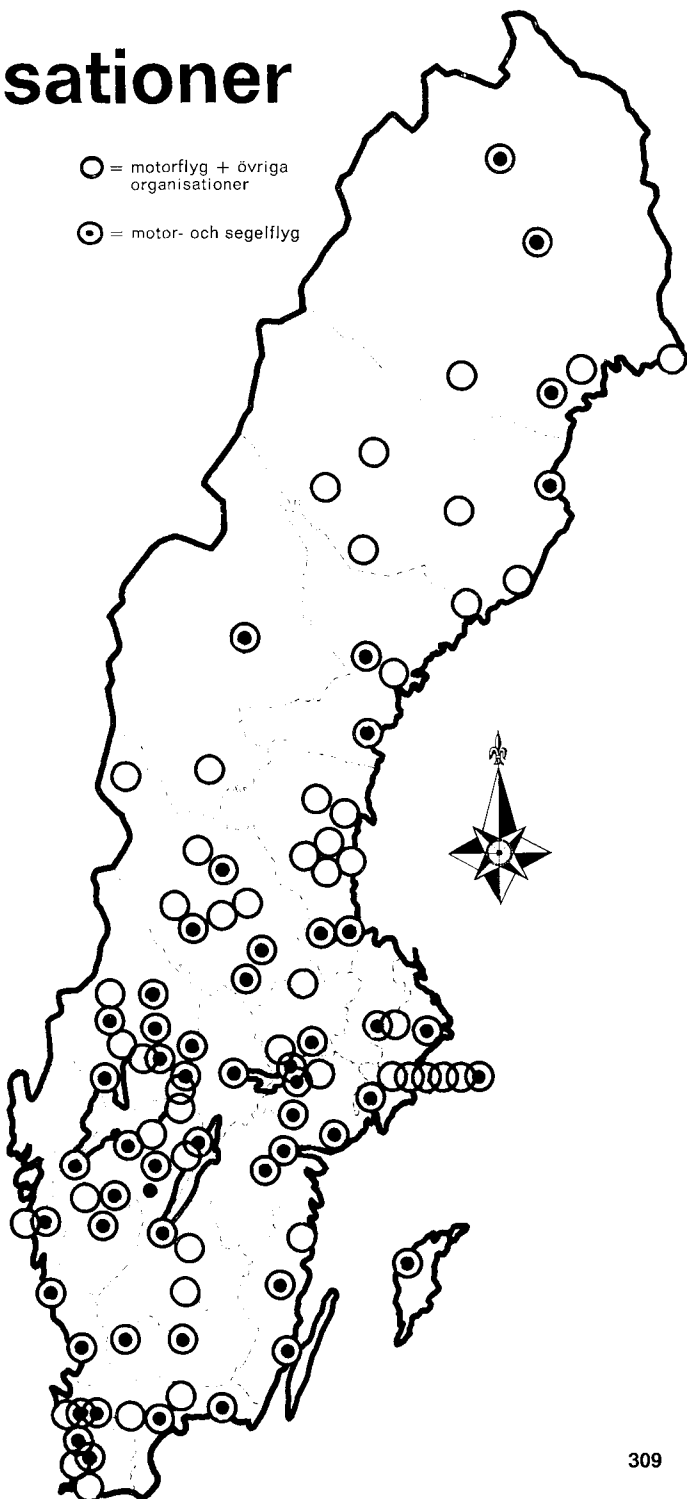
Härjedalens Flygklubb, Sveg
Östersunds Flygklubb, Östersund

AC Västerbottens län

Degerfors Flygklubb, Vindeln
Lycksele Flygklubb, Lycksele
Skelleftebygdens flygklubb,
Skellefteå
Stensele-Storumans Flygklubb,
Stensele
Umeå Flygklubb, Umeå
Vilhelmina Flygklubb, Vilhelmina
Åsele Flygklubb, Åsele

BD Norrbottens län

Arvidsjaurs Flygklubb, Arvidsjaur
Flygklubben Nordvingen, Malmberget
Haparanda-Torneå Flygklubb,
Haparanda
Kiruna Flygklubb, Kiruna
Luleå-Bodens Flygklubb, Luleå 2
Älvsby Flygklubb, Älvsbyn



SVENSKT SEGELFLYG

I denna artikel ger chefsinstruktör Lennart Ståhlfors en kort historisk återblick på det svenska segelflyget, och redogör vidare för läget idag beträffande utbildning, fortsatt segelflygning, fjällflygning, tävlingsverksamhet, material osv samt anger riktlinjerna för den fortsatta verksamheten. En tabell över gällande svenska rekord kompletterar.

I tidskriften Flygning av år 1921 stod i slutet av en ledare följande rader:

”...att vi i vårt land äro i starkt behov av något som kan samla dådkraftiga unga entusiaster och något som kan ge flygningen och dess metoder mera populär kontakt. Vi håller det icke för otroligt att den nya glid- och segelflygningen skulle kunna göra en insats härvidlag. Man har hört ganska mycket talas om den stora risken vid dessa företag men av den tyska erfarenheten bestyrkes vår uppfattning att denna risk kan bringas till ett minimum genom en förnuftig och rationell ledning.”

Kanske inspirerad av denna ledare bildades 1922 den första segelflygklubben — Svenska Segelflygklubben — under ordförandeskap av löjtnant Carl Florman.

Vid denna tid deltog en svensk med stor framgång i segelflygningarna på Röhn i Tyskland — nämligen ingenjör Rolf Bergvik. Han gjorde där proven för sitt C-diplom — det första C-diplomet i världen, som erövrats utan att innehavaren förut hade motorflygutbildning.

Bergvik försökte vid återkomsten till Sverige på allvar introducera segelflygningen. I mitten av 20-talet gjordes vid Hammars backar de första allvarliga försöken att på svensk botten få igång en segelflygskola. Det var greve J Douglas Hamilton, som med hjälp av en tysk segelflygare satte igång utbildningen. Bland de entusiaster som deltog i segelflygverksamheten i Hammars backar var Sven Åhblom, sedermera chefsinstruktör för segelflyget.

Men såväl den Hamiltonska segelflygskolan som den år 1922 i Stockholm bildade segelflygklubben var för tidigt ute. Det skulle dröja en bit in på 30-talet innan det blev riktigt fart på segelflygverksamheten.

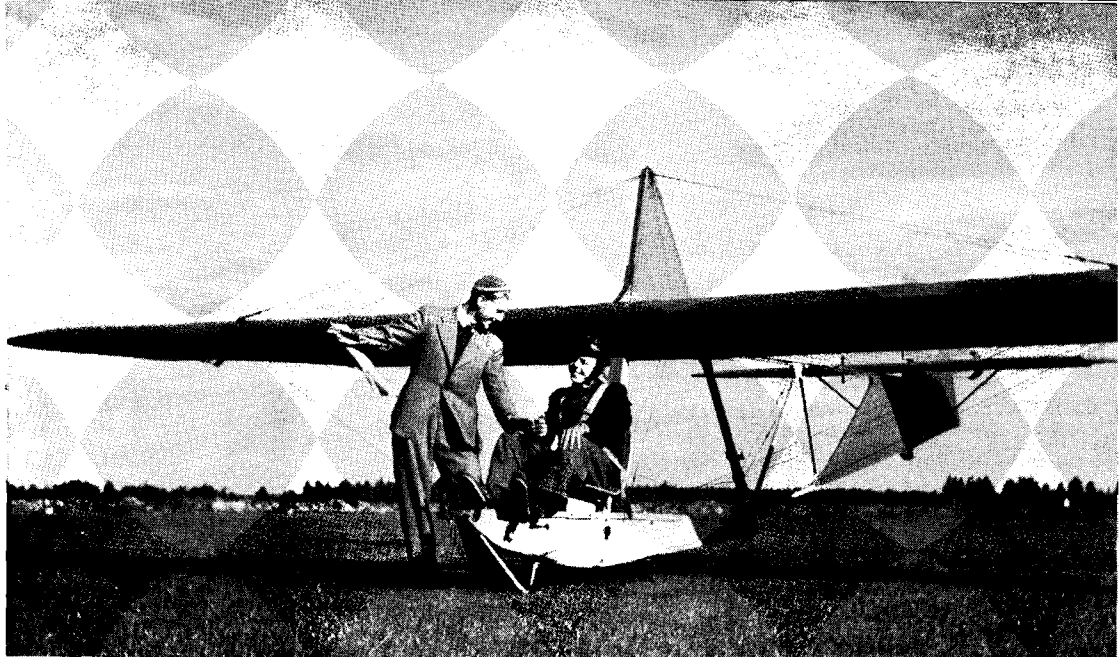
1933 bildades Chalmers Segelflygklubb och Rolf Bergvik anlätades som instruktör. Man kan nog utan överdrift säga att chalmeristernas arbete beredde väg för segelflygningens fortsatta frammarsch. Ordförande i Chalmers Flygklubb var vid denna tid Åke Gävert — numera luftfartsinspektör vid Luftfartsstyrelsen. En annan av de drivande krafterna i klubben under hela 30-talet och början på 40-talet var Anders

Bange, som även anlätades av KSAK som ledare för byggledarekurser.

1940 beslöt KSAK att anlägga en segelflygskola på Älleberg i Västergötland. Den blev till mycket stor stimulans för hela verksamheten.

Sedan 1943 handhar KSAK den centrala ledningen av den statsunderstödda segelflygverksamheten. Denna ordning genomfördes sedan en utredning visat att den skulle bli väsentligt billigare än om Luftfartsstyrelsen eller Flygvapnet skulle handha motsvarande arbetsuppgifter. Staten har full insyn i verksamheten, bland annat därigenom att Luftfartsstyrelsen och Flygvapnet är representerade i KSAKs styrelse och verkställande utskott.

All utbildning skedde vid denna tid enligt EK-metoden och med glidflygplan. År 1947 anordnades på Älleberg den första kursen där eleverna fick hela sin utbildning i DK. Denna metod trängde snart ut EK-metoden och i mitten av 1950-talet försgick ca 75 procent av all utbildning i DK. Övergången var inte lätt att genomföra, då det rådde stor brist på tvärsitsiga segelflygplan.



En bild från 40-talet, då segelflygutbildningen genomfördes på glidflygplan — här en SG-38.

Som en räddande ängel inträdde då Flygvapnet, som i början av 50-talet ställde praktiskt taget all sin segelflygmateriel till KSAKs förfogande — bland annat ett tjugotal tvåsitsiga segelflygplan av typen Kranich. Från 1956 påbörjades en upp- rustning av segelflygplanbe- ståndet — en upp- rustning som pågår fortfarande med oför- minskad fart.

Under senare delen av 50- talet frångick alltfler klubbar den gamla startmetoden med vinsch och övergick till flyg- start. I dag genomförs omkring 95 procent av all utbildning med flygstart.

Utbildningen i dag

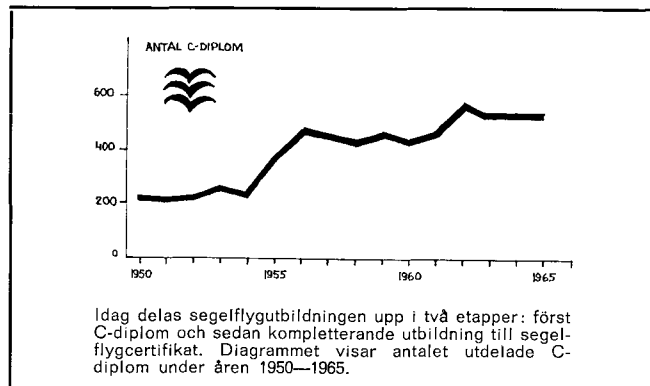
Segelflygutbildningen bedrivs i dag efter moderna principer i tvåsitsiga, högvärdiga segel- flygplan med dubbelkomman- do. Praktiskt taget alla starter utförs med motorflygplan, som bogserar upp segelflygplanen till lämplig höjd. Utbildningen

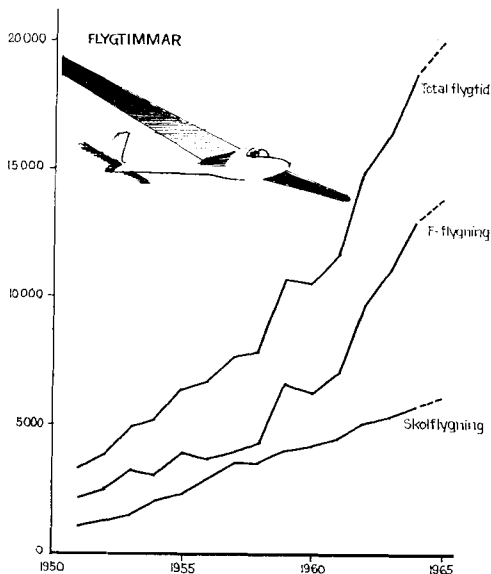
delas upp i två etapper — först C-diplom och därefter kom- pletterande utbildning till segelflygcertifikat. När eleven är färdig med sin utbildning har han mellan 12 och 15 timmar segelflygtid och omkring 50 starter. Förutom den praktiska flygutbildningen får eleven undervisning i *flygningens teori, flygmaterielkännedom, meteo- rologi, flyglära och luftnaviga-*

tion. Undervisningen avslutas med skriftliga prov.

Under den senaste 5-årspe- rioden har årligen omkring 550 segelflygare utbildats till C- diplom. Av dessa har ca 330 avlagt prov för segelflygcerti- fikat.

Från 1940 — då KSAK tog ansvaret för segelflygverksam- heten — har cirka 12 700 per-





Antalet flygtimmar fördelade på skolflygning och fortsatt flygning under perioden 1950—1965.

Totalt har sedan 1941 erövrats 723 silver-C, 97 guld-C och 2 diamant-C.

Antalet gällande S-certifikat är på stark tillväxt och uppgår i dag till omkring 1 800. Inberäknat de segelflygare som utbildats under 1965 men inte erövrat S-certifikatet, uppgår antalet aktiva segelflygare till 2 300. Totalt redovisar klubbarnas segelflygsektioner cirka 3 200 medlemmar.

Fjällflygning — vågflygning

Den segelflygare som framför andra satsade och kämpade hårt för fjällflygning var framlidne gymnastikdirektören Karl-Erik Övgård. Redan i början av 40-talet försökte han få igång fjällflygningar och 1945 gav det resultat. Då arrangerade Östersunds Flygklubb det första fjällflygläret vid Gröndalen i Jämtland.

Påföljande år fortsatte undersökningarna vid Gröndalen och i ledningen fanns Karl-Erik

soner erövrat segelflygdiplom av något slag.

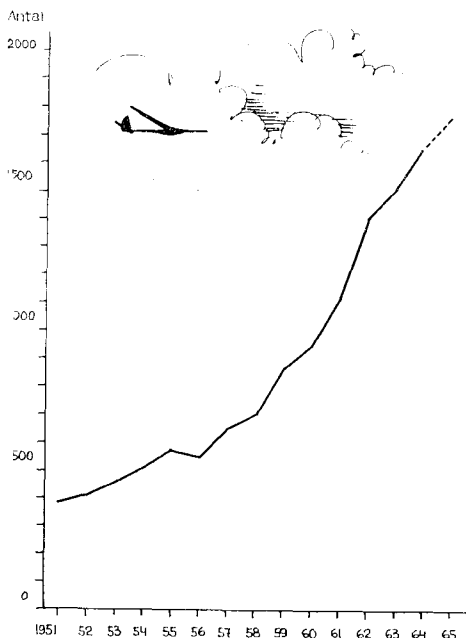
Utbildning i segelflygning kan i dag erhållas vid ett 50-tal flygklubbar — från Kiruna i norr till Malmö i söder. (Se sidorna 308 och 309.) Utbildningskapaciteten är god vid de flesta klubbarna.

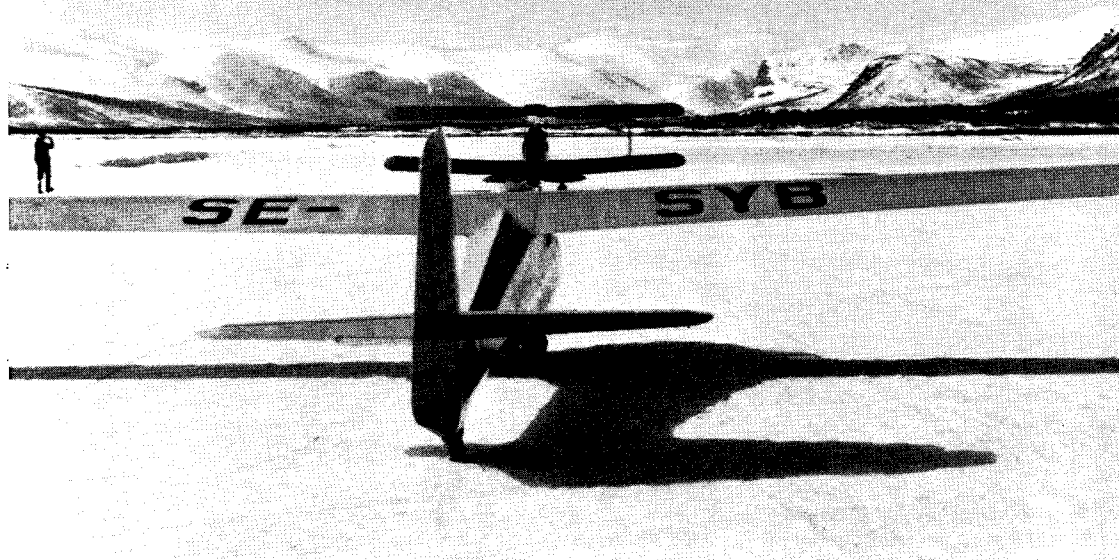
Den fortsatta segelflygningen

Den fortsatta segelflygningen, F-flygningen, har under de senaste åren årligen ökat med 17—18 procent. Under 1964 uppgick flygtiden för den fortsatta flygningen till 13 000 timmar. Den totala flygtiden detta år — F-flygning och utbildning — var 18 600 timmar.

Klubbarna har lagt ned stor omsorg på planering av verksamheten så att såväl utbildning som F-flygning blivit tillgodosedda. Särskilt de klubbar som har haft stor utbildning (= många medlemmar) har fått en stor bredd på den fortsatta flygningen.

Diagrammet visar antalet gällande segelflygcertifikat den 31 december under perioden 1950—1965.





Fjällsegelflygningen äger rum på några platser i landet. Bilden är från Kebnekaise-flygningarna.

Övgård. I Östersunds Flygklubbs regi har fjällflygningarna i Åre blivit en tradition.

Övgård fortsatte sitt arbete med fjällflygning och i slutet av 40-talet och i början av 50-talet hade han gjort ingående undersökningar i områdena runt Kebnekaise. Övgård stod vid denna tid i brevkontakt med professor Walter Georgii och denne ansåg att flyga högt i Kebnekaise var bland de bästa i Europa. Dessa undersökningar har resulterat i de årliga läger som Kiruna Flygklubb anordnar i Pirttivuopio via sjön Paittasjärvi. Detta läger besöks av segelflygare från hela Norden och många goda höjdflygningar har gjorts i detta område.

Fjällflygning — vågflygning sker numera på ett flertal platser i landet av vilka följande kan nämnas:

Lappland Kiruna (Pirttivuopio)
Jämtland Åre, Ottsjön, Oviken
Dalarna Grövelsjön

Segelflygtävlingar

Den första segelflygtävlingen i landet ägde rum på Älleberg 1942. Tävligen anordnades som en lagtävling och omfattade två tävlingsmoment, nämligen

kombinerad höjd- och distansflygning och

kombinerad hastighets- och tidsflygning.

Sex klubbar deltog i tävlingen, nämligen Stockholms Segelflygklubb (2 lag), Aeroklubben i Skåne, Västerås Flygklubb, Linköpings Segelflygklubb, Norrköpings Modell- och Segelflygklubb och Tekniska Högskolans Flygklubb. Varje lag utgjordes av fyra man; två förare och två medhjälpare. I tävlingsledning fanns kapten Sven Åhblom, ingenjör Bertil Florman och ingenjör Georg Dérantz. Segrare i denna första tävling blev Stockholms Segelflygklubb.

Redan nästa år — 1943 — hade deltagareantalet ökat till

15 lag, varav sex från Flygvapnet. Tävligen var det året uppdelad på en lagtävling och en individuell tävling. Segrare i lagtävlingen blev Kungl Flygkrigsskolan, Ljungbyhed (förare Bengt Olow och Bengt Bergman) och i den individuella tävlingen vann Bengt Olow före B Schlyter, Karlsborg.

1944 anordnades tävlingarna i två klasser. I klass I var det lagtävling med Grunau Baby och i klass II individuell tävling med valfri typ.

Även 1945 tävlades det i två klasser men den individuella tävlingen gällde detta år som *Svenskt Mästerskap*. Den förste svenske mästaren i segelflyg blev löjtnant Sven Alm, F 6, Karlsborg.

Följande svenska mästare i segelflyg har korats:

1945 Sven Alm, F 6, Karlsborg
1946 Gösta Brink, F 11, Nyköping
1947 P-A Persson, F 5, Ljungbyhed



Sven Alm blev første svenske mästaren i segelflygning 1945...



... Irve Silesmo vann SM 1955, 1957 och 1963...



... och Pelle Persson 1947, 1959 och 1965.

1949 Tage Löf, Stockholms Segelflygklubb

1955 Irve Silesmo, Örebro Bil- och Flygklubb

1957 Irve Silesmo, Örebro Bil- och Flygklubb

1959 P-A Persson, F 5, Ljungbyhed

1961 Lars Fredriksson, Eskilstuna Flygklubb

1963 Irve Silesmo, Örebro Bil- och Flygklubb

1965 P-A Persson, F 5, Ljungbyhed.

1950 anordnade KSAK de första officiella världsmästerskapstävlingarna i segelflygning. Tävlingsarna hölls i Örebro och världsmästare blev Billy Nilsson.

Sverige har sedan dess varit representerat vid samtliga världsmästerskapstävlingar och

vid de senaste — 1965 i England — deltog Pelle Persson, Sture Rodling och Irve Silesmo.

Den tävling som framför andra stimulerat den högvärdiga flygningen är Rikssegelflygtävlingen. Sedan denna tävling startade år 1944 under namnet "Rikssegelflygtävlingen i höjdflygning" har den för varje år samlat ett allt större antal deltagare. Under 1965 har 245 deltagare från 30 klubbar rapporterat 819 tävlingsresultat.

Nordiska mästerskapstävlingar i segelflygning har ägt rum tre gånger, 1957 i Sverige (ej officiella), 1962 i Finland och 1964 i Danmark. I tävlingen i Danmark blev Sture Rodling, Sverige, nordisk mästare.

Sveriges första *damtävling i segelflyg* anordnades av KSAK

och Norrköpings Flygklubb 1963 och samlade åtta deltagare från sex klubbar. Tävlingen utgjorde ett första försök att med enkla tävlingsmoment bygga upp rutinen. Samtliga deltagare tävlade med Bergfalke. Segrare i denna tävling blev Margaretha Ahlström, Norrköping.

Rekord

Det första rekordförsöket i segelflygning gjordes den 21 juli 1940, då O af Ström flög 4 tim och 49 min på ett hang vid Borlänge. Det var den bästa uthållighetsflygningen hittills på svensk botten men kunde inte godkännas som svenskt rekord eftersom P A Kinnman redan 1936 i Tyskland hade

Några av de deltagande flygplanen vid en SM-tävling.



noterat tiden 6 tim 01 min. Kinnman ökade sitt rekord i uthållighetsflygning 1938 till 11 tim 20 min. Även denna flygning utfördes i Tyskland.

1941 började emellertid resultatén komma. H Kipp, Norrköping, flög med en Grunau Baby från Alleberg till Töreboda, en distans som mätte 77 kilometer. Arne Hedén, Stockholm, gjorde den 6 september samma år en höjdflygning vid Alleberg med 1600 meters höjdvinst.

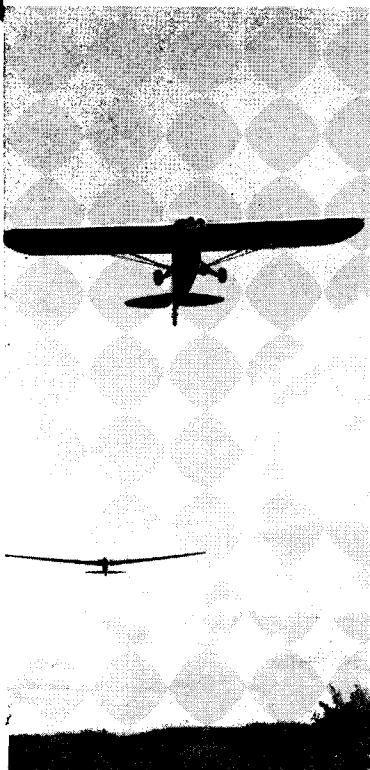
1943 utfördes den första flygningen över 300 kilometer. Det var Stig Fägerblad, Västerås, som med en Weihe flög från Alleberg till Ystad. Först över 3 000 meter var Bengt Olow, som den 3 juni 1943 över Ljungbyhed fick en höjdvinst på 3 500 meter. Den 22 juli 1944 fick Bengt Bergman en höjdvinst på 5 162 meter och var därmed först över 5 000 meters-strecket.

Andra rekord som kan nämnas är Per-Axel Perssons höjdvinst på 8 050 meter. Detta rekord sattes den 12 juli 1947 och blev även godkänt som världsrekord.

Laroy Månssons flygning den 7 juli 1950 — Ljungbyhed—Jönköping—Ljungbyhed — en distans på 390 kilometer har ännu ingen svensk överträffat. Rekordet blev på sin tid även godkänt som världsrekord.

Det första rekordet i hastighetsflygning på svensk botten sattes av Billy Nilsson, som den 16 juli 1951 på en 100-kilometer triangelbana flög 52,4 km/tim.

På damsidan har Gun-Britt Flodén de båda rekord som noterats, nämligen en distansflygning på 305,6 kilometer (1956) och en höjdvinst på 3 365 meter (1957).



Flygsläp. Idag förekommer nästan bara flygstart, sålunda genomförs 95 procent av all skolflygning med denna startmetod.

Nu gällande svenska rekord

Ensitsiga segelflygplan

Distansflygning	Sture Rodling	19.5.1962	551,9 km
Distansflygning med återkomst till startpunkten	Laroy Månsson	7.7.1950	390,0 km
Distansflygning med angivet mål	Alf Hedman	5.7.1951	520,0 km
Höjdflygning (höjdvinst)	P-A Persson	12.7.1947	8 050 m
Höjdflygning absolut höjd	P-A Persson	12.7.1947	8 700 m
Hastighetsflygning på triangelbana 100 km	Lars Fredriksson	30.6.1964	86,04 km/t
Hastighetsflygning på triangelbana 200 km	Irve Silesmo	13.6.1958	65,54 km/t
Hastighetsflygning på triangelbana 300 km	Sture Rodling	19.2.1963	67,09 km/t

Tvåsitsiga segelflygplan

Distansflygning	Lars Fredriksson Sven Arnegård	3.8.1964	313,0 km
Distansflygning med återkomst till startpunkten	Ej noterat		
Distansflygning med angivet mål	Lars Fredriksson Sven Arnegård	3.8.1964	313,0 km
Höjdflygning höjdvinst)	Allan Mårds Gunnar Carle	27.5.1963	5 725 m
Höjdflygning (absolut höjd)	Allan Mårds Gunnar Carle	27.5.1963	6 090 m
Hastighetsflygning på triangelbana 100 km	Bengt Karlsson Lars-Olof Karlsson	27.5.1961	56,75 km/t

Damer — ensitsiga segelflygplan

Distansflygning	Gun-Britt Flodén	22.6.1956	305,6 km
Höjdflygning (höjdvinst)	Gun-Britt Flodén	18.8.1957	3 365 m

Materiel

Under hela 30-talet och under större delen av 40-talet ägde all utbildning rum i glidflygplan och övningssegelflygplan. I slutet av 40-talet övergick alltfler klubbar till DK-skolning. Fram till år 1955 använde de flesta klubbarna Slingsby och Kranich som DK-segelflygplan samt Grunau Baby som EK-segelflygplan. Efter 1955 övergick flertalet klubbar till Bergfalke och i dag använder alla klubbar detta segelflygplan vid såväl DK- som EK-utbildning.

För den fortsatta, högvärdiga segelflygningen har klubbarna anskaffat EK-segelflygplan av olika typer, bland vilka kan nämnas Ka 6, Zugvogel IVa, Zugvogel III, SF 26 och Vasama samt de inte fullt så högvärdiga typerna K 8, Mucha Standard och L-Spatz 55.

Om man räknar med att de ca 50 klubbar, som för närvarande bedriver segelflygverksamhet, i genomsnitt behöver 2 DK-segelflygplan och 2—3 EK-segelflygplan, föreligger det fortfarande en viss brist på ensitsiga segelflygplan. Eftersom Bergfalke i stor utsträckning används vid den fortsatta flygningen har denna brist i någon mån kunnat kompenseras.

Den nuvarande flygplanpar-

ken är till stor del tillverkad under senare år och således förhållandevis modern.

Haverier

Alltsedan KSAK i början av 40-talet började följa upp haverierna med segelflygplan har dessa — i förhållande till den uttagna flygtiden — visat en sjunkande tendens.

Sedan de flesta klubbarna i mitten av 50-talet övergått till DK-skolning har haverierna minskat betydligt och särskilt nybörjarskolningen har en mycket låg haveriprocent.

Vid F-flygning inträffar fortfarande ett stort antal haverier vid flygning på hemmafältet, beroende på felbedömning vid landning.

Haverierna under sträckflygning har minskat under de senaste två åren. Minskningen beror med stor sannolikhet på att klubbarna följer de rekommendationer om DK-kontroll före sträckflygning som meddelas av KSAK.

Flygklubbarnas

Omsesidiga

Skaderegleringskassa

Kassan omfattar samtliga flygplan av typen Bergfalke — för närvarande 99 stycken. Premien har under 1965 varit 550

kronor per flygplan och självrisken 300 kronor vid skolning och 600 kronor vid F-flygning. Dessutom har försäkringstagarna förmånen att omedelbart vid totalhaveri få ett nytt flygplan och vid partiellt haveri få låna ett nytt segelflygplan. Dessa mycket förmånliga villkor kan uppnås tack vare ett relativt stort antal flygplan av samma typ;

den centrala reparationsverksstaden på Alleberg, som utför reparationerna till självkostnadspris; samt

en flygplankonstruktion som är mycket pålitlig och vars skador blir relativt små vid haveri.

Sedan 1964 är samtliga Bergfalke även kollektivt ansvarighetsförsäkrade. Försäkringsbeloppet är 1000 000/200 000/100 000 kronor och premien är 85 kronor per år och flygplan.

Kassans förvaltningsutskott har under 1965 bestått av följande medlemmar: B Florman (ordf), B Lindskog, S A Hansson, R Algotson och T Hörkeby.

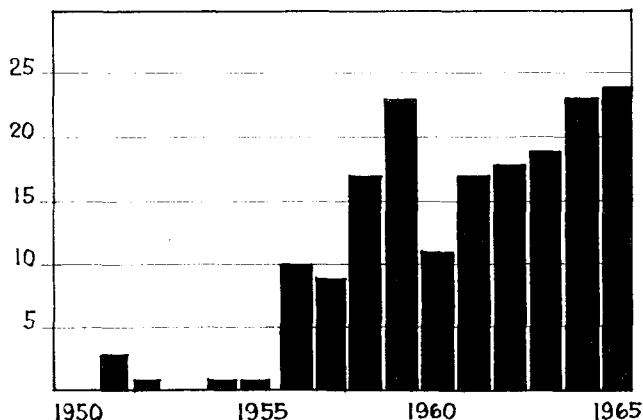
Att sikta på de närmaste åren

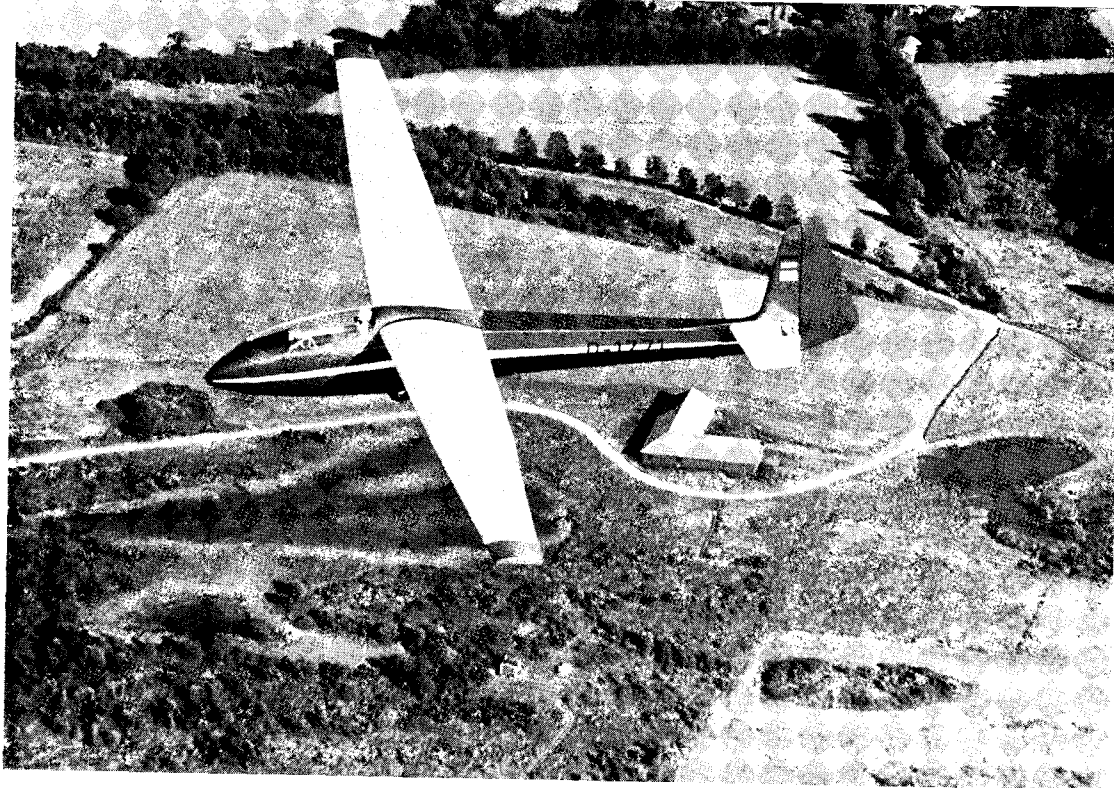
Utbildning

- att propagandan för segelflygutbildningen ökas bland ungdomen
- att sådana ekonomiska förutsättningar skapas att ett större antal ungdomar har möjlighet att delta i segelflygutbildningen, bl a genom högre utbildningsbidrag
- att med befintligt materiel och tjänstgörande lärare årligen utbilda 750 elever till C-diplom och 450 elever till segelflygcertifikat
- att arbetet med de nya handböckerna — vilka skall användas vid den teoretiska un-

Segelflygplansbeståndets uppdelning på tillverkningsår.

Antal flygplan





Till kategorin högvärdiga segelflygplan hör SF 27, som här syns över KSAKs segelflygskola på Alleberg.

dervisningen — forceras. Den första boken — Flyglära och Aerodynamik för segelflygare — beräknas bli färdig under 1966.

- att en upprustning av klubbarnas undervisningsmateriel äger rum — bl a genom anskaffning av audiovisuella hjälpmedel.

Fjällflygning — vågflygning

- att lägret i Pirttivuopio byggs ut enligt de riktlinjer som Kiruna FK dragit upp. Lägret kommer då med stor sannolikhet att bli ett av de förnämsta i sitt slag.
- att undersökning av nya platser — varifrån start för våg-

flygning kan ske — snarast påbörjas. Förslag till sådana platser är Kvikkjokk, Jäkkvik, Tärnaby, Saxnäs, Gäddede, Storsjö samt vissa platser i Dalarna och Värmland.

- att planering för flygning på höga höjder — över 10 000 meter — påbörjas
- att planering av distansflygning i vågor påbörjas — först 500—600 km sedan 1 000 km.

Tävlingar

- att regionala segelflygtävlingar kommer till stånd. Landet delas upp i 5—6 distrikt, i vilka årliga segelflygtävlingar hålls. Tävlingsarna skulle även gälla som uttagning för deltagande i SM i segelflygning

- att samtliga landets klubbar deltar i Rikssegelflygtävlingen
- att antalet deltagare i Rikssegelflygtävlingen ökas. Detta sker främst genom en ökad utbildning av segelflygare
- att damtävlingar i segelflygning anordnas — åtminstone vartannat eller vart tredje år

Materiel

- att det för klubbarnas räkning centralt anskaffas EK-segelflygplan som har goda prestanda och som är lätta (= billiga) att reparera
- att alla segelflygplan förses med radio
- att det utvecklas ett lämpligt bogserflygplan som kan bli enhetstyp bland klubbarna.



Eskilstuna FKs segrande lag i Riksegelflygtävlingen. Från vänster: Hans-Olof Åkerberg, Börje Thulin, Göran Andersson, Istvan Wlassics, Per-Olof Olsson och Evald Ek.



Björn Lindhed (tv) och Nisse Nässén, Östersunds FK, får motta Allebergspokalen av KSAKs generalsekreterare Björn Lindskog medan Lennart Ståhlfors och K-G Klevstig ser på.

SEGELFLYGCHEFS- MÖTET 1965

Foto LARS HEDLUND

Av de 52 klubbar som bedriver segelflygverksamhet var 50 klubbar representerade vid årets segelflygchefsmöte. I medeltal deltog 3 representanter från varje klubb, varför deltagarantalet blev rekordartat stort — över 150 personer.

Vid mötet orienterades deltagarna om segelflygverksamhetens omfattning under det gångna året. Därvid konstaterades bl a att utbildningsverksamheten höll sig på ungefär samma nivå som under de senaste åren. Chefsinstruktören meddelade att det i landet finns omkring 180 segelflygplan — samtliga av modern typ. Under

Forts på sid 345



Rolf Bergvik, som tog världens första C-diplom 1923, var hedersgäst och fick motta KSAKs segelflygplakett för grundläggande insatser för svenskt segelflyg. Här håller han sitt tacktal.

Drygt 150 personer deltog i årets segelflygchefsmöte, som hölls på Byggnadsföreningen 27—28 november.



Svenskt motorflyg från 1910 till 1965

*En kortfattad redogörelse
för motorflygets utveckling inom KSAK*

1910—1937

bedrevs motorflygning i KSAK som ren klubbverksamhet.

1937

KSAK blev riksorganisation för det svenska privatflyget.

1937—1943

Under åren strax före och i början av andra världskriget utgick statsbidrag med cirka 200 000 kronor/år till flygklubbarna för anskaffning av flygplan samt utbildning och fortsatt flygtränning. Målflygningen blev betydande och gav klubbarna goda inkomster.

1943—1955

1943 upphörde statsbidraget till motorflygningen och målflygningen fick en för klubbarna obetydlig omfattning.

1949

anordnade KSAK i Västerås den första mästerskapstävlingen för motorflyg. Tävlingen gick under namnet Riksmotorflygtävlingen fram till 1957 då det ändrades till SM i motorflyg.

1955

påbörjades försök att med klubbflygplan bevaka skogsområdena i Gävleborgs län till skydd mot skogsbrandfaran.

1956

Försöken med flygbrandbevakning året före slog väl ut och utökades detta år att omfatta även Västmanlands, Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands län. KSAK framlade för den pågående Civilförsvarsutredningen sina synpunkter på utnyttjande av lätta flygplan i civilförsvarets tjänst.

1957

anordnade KSAK den första kursen för motorflygchefer. 40

deltagare från 26 flygklubbar var med.

1958

KSAK presenterade i april utkast till "Driftsbestämmelser för Hjälpflyget". Med Hjälpflyg avsågs skogsbrandbevakning, räddningstjänst, civilförsvarsverksamhet och målflygning. I juni utfärdade Luftfartsstyrelsen officiella driftsbestämmelser för hjälpflygverksamheten. Befattningarna motorflygchef och teknisk ansvarig infördes inom flygklubbarna. Första motorflygchefsbeviset, M-1, utfärdade KSAK den 1 aug till Thure Hansson, Kiruna Scoutkårs Flygklubb, och samtidigt det första beviset för teknisk ansvarig till Ove Hallin i samma flygklubb. Han har fortfarande kvar denna befatning.

Kiruna Scoutkårs flygklubb erhöll av Luftfartsstyrelsen det första hjälpflygtillståndet.

Första Nordiska motorflygtävlingen anordnades av Sverige och gick vid Kungsängens flygplats.

1959

Motorflyget visade en kraftig ökning. 20 flygklubbar hade erhållit hjälpflygtillstånd. Skogsbrandbevakningen utökades med Västernorrlands län.

1960

Kungl Maj:t anslag till KSAK ett belopp av 32 000 kronor för budgetåret 1960/61 att användas som bidrag "för upprättande av en frivillig flygkår i civilförsvarets tjänst".

1961

Kungl Maj:t utfärdade föreskrifter för upprättande av en Frivillig Flygkår (Kbr den 2 juni 1961).

Norrbottnens län tillkom i skogsbrandbevakningen.

FFK-grupp i Malmöhus län deltog för första gången i en av Flygvapnets övningar.

KSAK anordnade kompletterande flyglärarkurs.

1962—1965

Motorflyget under fortsatt kraftig expansion.

KSAK anordnar kurser för flyglärare, motorflygchefer och tekniskt ansvariga.

Motorflygutbildning bedrivs av ca 30 flygklubbar.

Vidareutbildning i form av mörkerflygutbildning, radio-telefonikurser, instrumentflygkurser m m ökar märkbart inom klubbarna.

52 flygklubbar har hjälpflygtillstånd.

Området norr Väner—Hjälmaren—Mälaren med undantag av Stockholms län skogsbrandbevakas genom flygklubbarnas försorg. Ca 30 flygklubbar med 300 flygförare och ett 60 tal 2—4-sitsiga flygplan tar aktiv del i denna verksamhet. Flygtiden för skogsbrandbevakning uppgår årligen till ca 4 500 flygtimmar.

Målflygning för krigsmakten uppgår till ca 1 000 tim/år.

Frivilliga Flygkåren är i det närmaste uppsatt och omfattar 28 flyggrupper med ca 600 flygförare och 225 flygplan.

En affärsflygkommitté med uppgift att tillvarata affärsflygets speciella intressen har bildats inom KSAK.

Motorflyget befinner sig nu i en kraftig expansion. Antal flygplan, flygtimmar och A-certifikat ökar snabbt. Det gäller att möta denna utveckling så att flygverksamheten kan utövas på ett så säkert och enkelt sätt som möjligt. Detta kan göras genom att

- förbättra utbildningen
 - förenkla bestämmelserna.
- KSAK arbetar efter denna målsättning.

NORDISKT FLYGTULLSAMARBETE

KSAK har sedan lång tid tillbaka tillsammans med broderorganisationerna inom Nordiska Flygförbundet ägnat intresse och arbete åt frågor som gäller det nordiska flygtullsarbetet. Vid NFFs möte i Stockholm den 13 och 14 november togs dessa frågor åter upp och belystes av en expert inom Generaltullstyrelsen. Här återges hans redogörelse för det nuvarande läget.

I slutet av 1959 överlämnade Luftfartsstyrelsen till Kungl Maj:t en utredning om flygförbindelserna på Nordkalotten. I denna utredning ifrågasattes ett gränstullsarbete mellan Finland, Norge och Sverige med avseende på lufttrafiken.

Formellt underlag för ett gränstullsarbete av det slag Luftfartsstyrelsen ifrågasatt skapades genom en — likaledes 1959 — antagen lag om gränstullsarbete med annan stat (Svensk författningssamling 1959:590). Lagen är utformad som en fullmaktslag, som ger Kungl Maj:t rätt att sätta dess bestämmelser helt eller delvis i kraft, exempelvis beträffande tullklarering och -kontroll av flygtrafiken till och från Finland eller Norge. Gränstullsarbetet skall enligt lagen bedrivas inom s k kontrollzoner, som kan inrättas där man så finner ändamålsenligt längs rikets gräns mot den andra staten, längs vägar och farleder, hamnar och stationsområden eller — när det gäller lufttrafik — vid flygplatser. Hittills har gränstullsarbete inletts endast med Finland och Norge och bara ifråga om landtrafik.

Vid sammanträde med den s k Nordkalottkommittén i juni 1964 diskuterades ett inom kommittén upprättat förslag till förenklingar av gränskontroll-

len vid flygning mellan de nordiska länderna. Förslaget innehöll i stort sett följande.

- Antalet tullflygplatser utökas.
- Som tullflygplats används mindre flygplatser och sjöar.
- Tullens och polisens kontroll utförs på endera start- eller landningsplatsen.
- In- och utklarering av flygplan efter anmälan per telefon till närbelägen tullanstalt.
- Tullanstalts uppgifter fullgörs i vissa fall av statlig flygplatsförvaltning.

Under hänvisning till vad sålunda föreslagits av Nordkalottkommittén och med beaktande av önskemål från flygklubbar och flygplansägare om ett utökat antal tullflygplatser/gränsovergångsställen har Luftfartsstyrelsen valt ut och föreslagit ett antal platser, som är tänkbara såsom tullflygplatser/gränsovergångsställen för luftfart. Av de föreslagna platserna ligger 13 inom nordkalottområdet och 8 söder om detta.

Frågan om inrättande av gränsovergångsställen för flygtrafik i gränstrakterna mellan Finland, Norge och Sverige dryftades även vid ett möte i april 1965 med Nordiska tulladministrativa rådets allmänna utskott. Vid detta möte enades man om att upprätta en ge-

mensam finsk-norsk-svensk lista med förslag till gränsovergångsställen för flygtrafik. Föreslagna gränsovergångsställen — för svensk del omfattande de av luftfartsstyrelsen föreslagna jämte ytterligare några platser — har preliminärt indelats i följande tre grupper.

Grupp 1: Platser där det finns tullmyndighet och där tullklarering kan äga rum för såväl eget som annat nordiskt lands räkning.

Grupp 2: Platser där tullkontroll kan utföras som stickprov och där tullklarering måste äga rum vid närliggande tullanstalt.

Grupp 3: Platser utan tullmyndighet och där det inte heller är praktiskt genomförbart att utföra tullkontroll som stickprov. Eventuell tullkontroll måste utföras av ett annat nordiskt land vid avgång från eller ankomst till detta land i enlighet med närmare överenskommelser.

Följande finsk-norsk-svenska platser har föreslagits.

Finland: Utsjoki, Kilpisjärvi och Enonteki i grupp 1.

Norge: Hammerfest, Honningsvåg, Alta, Karasjok, Helligskogen vid Galgojärvi, Lödingen, Finneid, Svolvaer, Brønnøysund, Sandnessjøen, Mo i Rana och Mosjøen i grupp 1; samt Innsett vid Altevann, Hattfjelldal och Murusjøen i grupp 2.

Sverige: Karesuando, Tärnaby, Gädde, Ope, Fjällnäs och Flötningen i grupp 1; Paitasjärvi, Grövelsjön, Idre, Torsby, Arvika och Säffle i grupp 2; samt Kummavuopio, Abisko, Kurravaara, Jukkasjärvi, Gällivare, Porjus, Ritsemjokk, Stora Sjöfallet, Staloluokta, Kvikkjokk och Sädvalusen i grupp 3.

Endast Sverige har som synes föreslagit orter i grupp 3. Det blir därför beroende av enbart svenska överväganden huruvida gränsovergångsställen för flygtrafik skall inrättas på platser som upptagits i denna grupp. Från tullsynpunkt mö-



Vid Nordiska Flygförbundets sammanträde på KSAK den 13–14 nov deltog fr v: M Gran, H Höimyr och P Wessel, Norge, G Eriksson, T Anderson (stående), B Bergman, B Lindskog, C Ljungberg, N Söderberg, T Lundberg, L Ståhlfors, I Söderberg, KSAK, B Jonsson, Island, T Meller, E Wegelius, Finland, P Weishaupt och H Harboe, Danmark.

ter inget hinder att såsom gränsövergångsställen för flygtrafik i princip godkänna inte bara de till grupperna 1 och 2 hänförliga platserna utan också de under grupp 3 upptagna. De senare dock först fr om tidpunkt då kontrollzoner inrättats även för flygtrafik. Generaltullstyrelsen, liksom finska tullstyrelsen och norska tolldirektoratet, lär ha för avsikt att föreslå inrättandet av kontrollzoner även för lufttrafik. Därigenom vinner man exempelvis, att tullklarering och tullkontroll för både avgångs- och ankomstlandets räkning kan verkställas antingen enbart vid avgången eller enbart vid ankomsten. En sådan ordning skulle i sin tur medföra bl a, att en flygfärd mellan grannländerna inte både till start och landning behövde vara bunden till plats, där tullkontroll kunde utövas.

Vid det nämnda mötet med Nordiska tulladministrativa rådets allmänna utskott kom man vidare överens om att föreslå ordet *gränsflygplats* såsom beteckning på sådana gränsöver-

gångsställen för flygtrafik som inte utgjorde tullflygplatser. Luftfartsstyrelsen har genom generaltullstyrelsen underrättats om dessa förslag.

Villkoren för rätt att vid ankomst eller avgång från riket besöka gränsflygplats som inte är tullflygplats kommer såvitt avser tullförhållandena att bli beroende av vilka lätnader i fråga om tullklarering och tullkontroll som kan genomföras i samråd med de finska och norska tullmyndigheterna samt av omfattningen av det gränstullsamarbete som kan inledas beträffande lufttrafiken. Det kan förutsättas att de centrala tulladministrationerna vid kom-

mande överläggningar om dessa frågor kommer att ta hänsyn till flygtrafikens behov och se till att tullbestämmelserna ger möjlighet till erforderlig smidighet i tillämpningen.

Det kan även nämnas att frågan om förenkling av gränsformaliteter för lufttrafiken varit upptagen på Nordiska Rådets dagordning sedan 1963. Vid Rådets nästa session kommer frågan ånyo upp till behandling. Det finns anledning förmoda, att den svenska regeringen genom skrivelse till Rådet kommer att tillstyrka en utveckling i huvudsaklig överensstämmelse med vad ovan skisserats.

Kgl Luftfartsstyrelsens årsbok 1965

har kommit ut och innehåller som vanligt mängder av intressanta uppgifter.

KSAK har givits möjlighet att tillhandahålla årsboken till medlemmarna för 5 kr. Ordinarie pris är 10 kr.

FOKA PASSAR INTE I SVERIGE

Vi har nämligen för svag termik (2 - 6 m/s)

Det passar bara till att

vinna VM i England! (0,1 - 1,5 m/s)

FOKA 4

komplett instrumentutrustad

Kr. 19.760:–

Finns det billigare, högvärdigt
instrumentutrustat segelflygplan?

Ja!

FOKA STANDARD

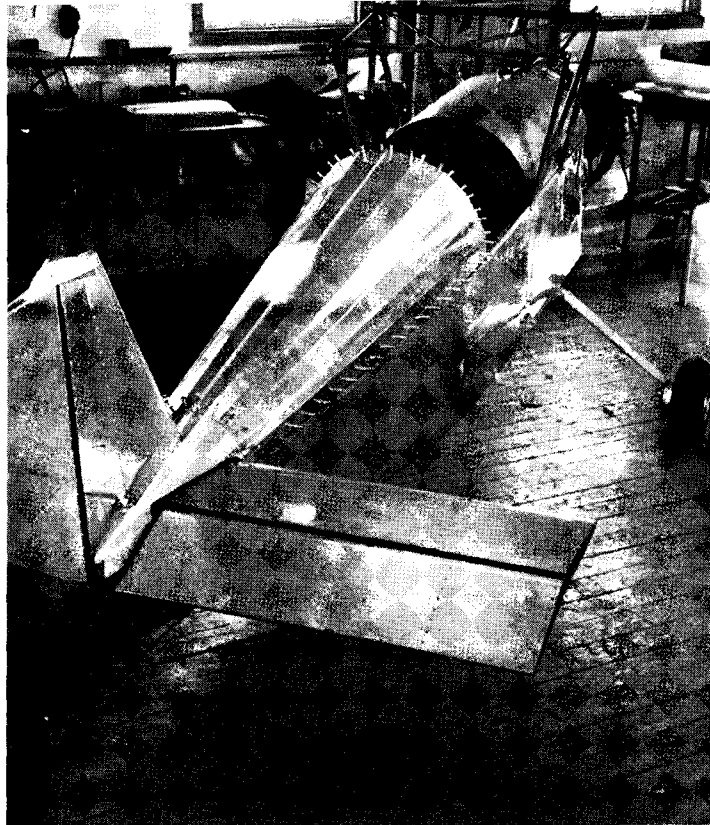
Kr. 16.900:–

Leveranstid: ca 6 veckor

AERO-TELAW AB

Postbox 712, Lidingö

Telefon 08/775 08 56, 775 10 05



Kropp, motorinstallation och stjärtparti klara utom bakkroppens övre plåt som fästs provisoriskt. Finishen är god som synes.

BA-4

I METALL

Sven Sandberg presenterar

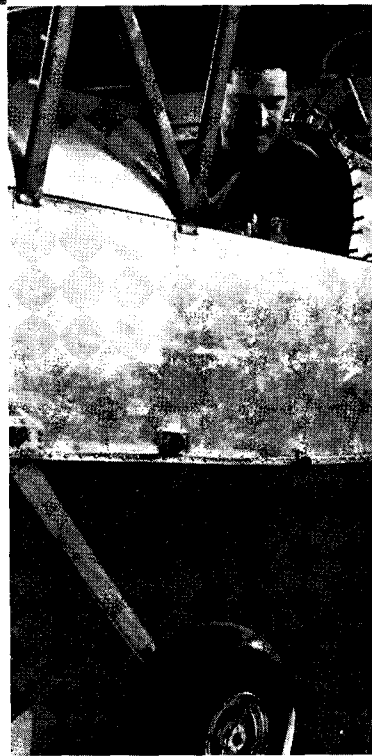
*Björn Andreassons nya hembygge i metall
i text och bilder.*

324 — December 1965

Det har i Sverige funnits enstaka amatörer bland flygplanbyggarna alltsedan flygets barndom. Den mest namnkunnige — och flitige — är kanske Hugo Ericson i Tandsbyn. Flygplantyperna har varierat, och ofta har det rört sig om egna konstruktioner, för vilka luftfartsmyndigheterna haft föga eller ingen förståelse. Ett plan som "Flygande Loppan" rönte i mitten på trettioalet ett visst "entypsintresse", men gav i längden ingenting. Sedan kom kriget och segelflyget tog fart. Det byggdes glidare överallt, och resultatet av den perioden torde vara en del bygglidare, som måste räknas som synnerligen drivna amatörer inom kategorin flygplansnickare, som numera knappast längre räknar några "proffs".

Jodel innebar organiserat hembygge där vissa beslag m m tillverkades centralt. Det blev därför en rejäl serie av denna

Björn Andreasson jämför BA-4:s storlek med en tändsticksask.



flygplantyp och det flygs nu åtskilliga tvåsitsiga Jodel lander runt.

Landets hembyggare kan bland sig också räkna en professionell flygplankonstruktör, nämligen Björn Andreasson vid MFI. Han är ju inte bara mannen bakom MFI Junior-Militrainer och dessförrinnan en rad av de danska KZ-typerna, utan har också konstruerat flera modeller avsedda för hembygge. Mest känd av dessa torde BA-6 vara — ett litet ensitsigt monoplan avsett för avancerad flygning. Men redan 1944 provflög Bengt Olow ett diminutivt biplan från Björn Andreassons ritbord, nämligen BA-4. Detta plan hade en spännvidd av endast 5 m och vägde 135 kg. Det var helt byggt i trä. Fördelen med biplan vid hembygge är att de fyra vingdelarna blir mycket små. Kroppen i sin tur är endast 3,5 m lång, varför flygplanetns olika delar kan

byggas praktiskt taget i vilken lägenhet eller källarlokal som helst.

Men även om det finns gott om skickliga snickare bland dem som skulle vilja bygga sitt flygplan själva så kommer man inte ifrån att trä är ett besvärligt material. Dessutom är det inte så homogent som metall och blir därför svårare att kontrollera. Om det vore möjligt att på ett enkelt sätt bygga i metall vore mycket vunnnet. Björn Andreasson har därför konstruerat om sin BA-4 för metall. Tills vidare är vingarna dock fortfarande i trä, vilket beror på att det f n inte finns lämpliga balkdimensioner att tillgå. Resten, dvs kropp, landställ och stjärtparti är i metall; mest nitad plåt.

Upprinnelsen till det hela var, att det bildades en svensk avläggare till Experimental Aircraft Association (EAA). Då man där diskuterade vad

man borde fordra av en konstruktion för amatörbygge fastställdes följande normer:

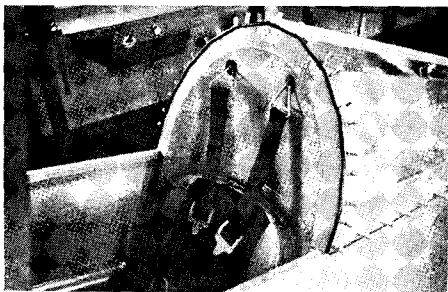
- planet skall kräva ett minimum av utrymme för bygget
- bygget skall kunna göras med ett minimum av speciell utrustning
- planet skall ha "godmodiga" egenskaper.

BA-4B har — liksom sin föregångare för 21 år sedan — mycket goda lågfartsegenskaper. Därtill är uppbyggnaden synnerligen robust. Planet är räknat för lastfaktor +6 och -3 g, och skall kunna användas för avancerad flygning, eller varför inte använda det gamla begreppet konstflygning.

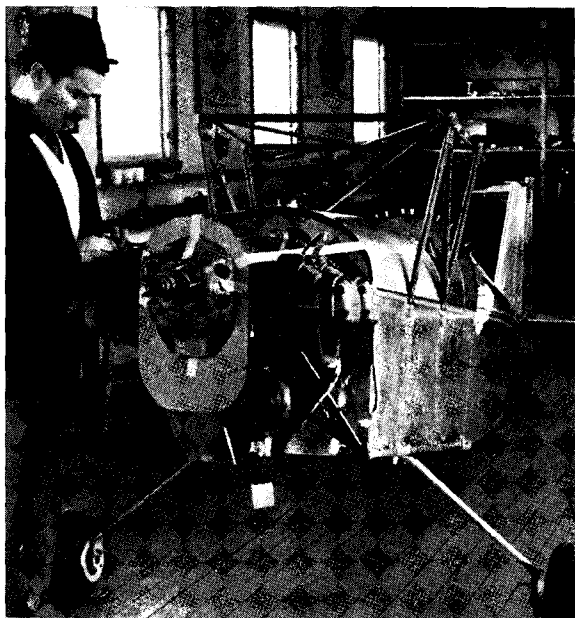
Helmetallkonstruktionen är ytterligt förenklad. Den baseras på sk POP-nitning med hjälp av specialtång, som erhålls för ett par tior. Förfarandet kräver ingen mothållning och bygget blir lätt att inspektera. Landstället är av

Axelremmarna, av Flygvapnets typ, är väl infästa i spantet bakom förarplatsen.

Motorn är på 75 hästar. Inklädnaden fattas ännu. Tanken sitter strax bakom.



Instrumentbrädan är spartansk men kommer att innehålla det nödvändiga.



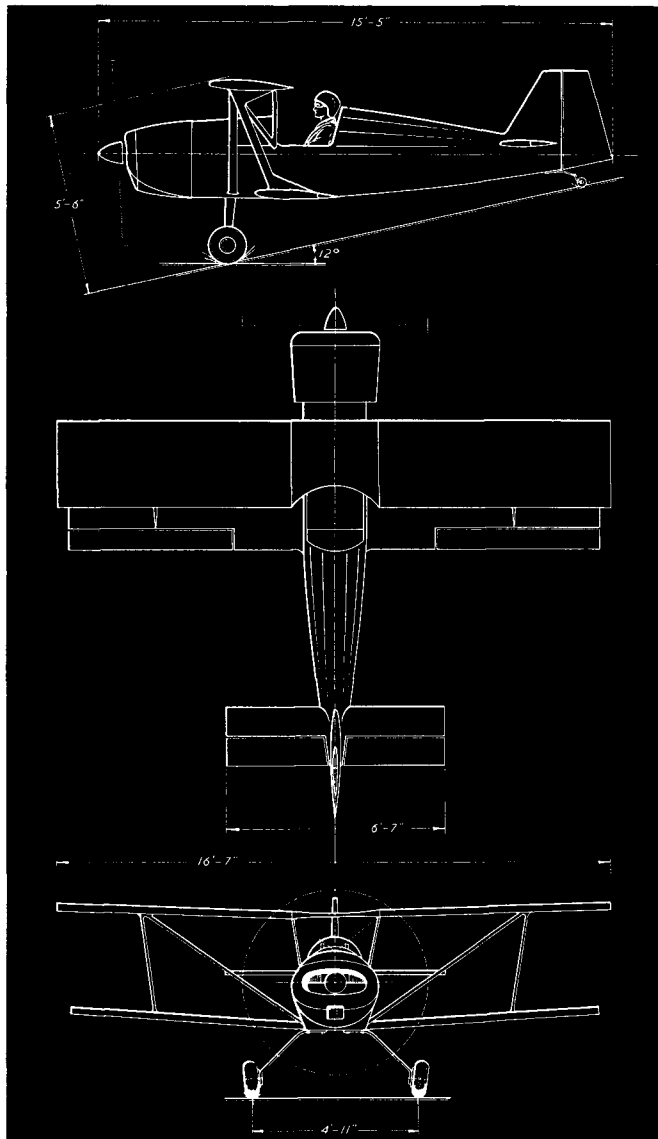
Cessna-typ med enkla fjäderstålsben. För enkelhetens skull har vingarna gjorts rektangulära, men spetsar kan monteras om så önskas. Vingarna har kraftig fanerklädsel och solida balkar.

Utöver POP-tången behöver byggaren plåtsax och bockningsmaskin, vilket han kan skaffa sig tillgång till hos närmaste plåtslagare eller yrkesskola.

Konstruktören förutsätter att

svetsade konstruktioner och landställsben tillverkas centralt. Som motor duger allt mellan den lilla Volkswagen och flygmotorer upp till 100 hk. Självtänker Björn Andreasson till att börja med använda den 75 hk Continental som satt i prototypen till Junior, men senare blir det kanske 100 hästar. Då stiger BA-4B med 12 m/sek!

Treplansskiss av BA-4.

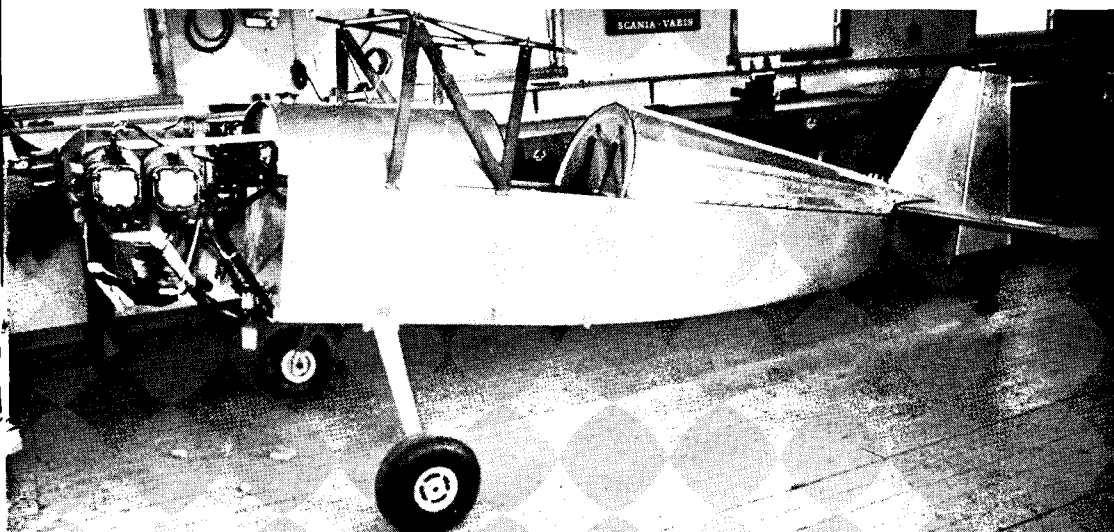


Varför biplan?

Som tidigare nämnts fordrar bygget av BA-4 mycket litet utrymme, inte minst genom att vinghalvorna är så små. Men biplanet har också andra fördelar. Vikten blir låg trots hög tillåten lastfaktor genom att stagsystemet medger mycket höga böjningspåkänningar trots lätt konstruktion. Planet, som mäter 5,0×4,6 m kräver ett minimum av hangarutrymme.

När det gäller konstflygning torde det vara synnerligen vändbart. Ett biplan med god motorstyrka är med sitt stora luftmotstånd fördelaktigt då man vill åstadkomma snygga loopingöglor m m eftersom farten kan hållas ganska konstant både i stigning och dykning. Slutligen återopar Björn Andreasson människans reaktionära känslor. I en tid av ultrasnabb teknisk utveckling har vi ett behov av att hålla fast lite av det gamla. Det går ju bli igen inom bilområdet. Biplan tillverkas ju inte längre och snart är landets park av Mothar och "Tolvor" obevliga slut.

Det var inte bara tanken på amatörbyggare som fick Björn Andreasson att rita om BA-4. Vid MFI finns en verkstadsskola för blivande flygplanmontörer. Dessa övar sig i plåtarbeten såsom klippning, borrar, nitning etc, men gör det hela tiden på ointressanta övningsobjekt, som sedan kastas bort. Nu får eleverna i stället bygga ett läckert litet flygplan: deras övningsmateriel blir alltså något bestående, och BA-4 ger dem allsidig praktik och något av "skaparanda".



Exteriören blir elegantare när motorinklädnaden i glasfiber blir klar. Trots de små dimensionerna anser sig MFIs provflygare Ove Dahlén, 192 cm, få god plats. Landstället är beräknat för att tåla det mesta.

Flygprov i januari

Konstruktören hoppas få planet färdigt vid årsskiftet. För BA-4 blev det inte så mycket flug med. Den lilla 28-hästarmotorn gick inga längre stunder i taget, men nu är det helt andra grejor.

Om nu planet är lätt att bygga så kan man fråga sig om det är lika lätt att flyga. Det blir nog ganska livligt med tanke på de små dimensionerna och den låga vingbelastningen. Så snart tillfälle ges ämnar jag återkomma med en rapport i saken, men dessförinnan är det svårt att yttra sig om egenskaperna hos ett flygplan som är mindre än något annat här i landet. Hur inflygning på typen skall gå till torde också bli en senare fråga.

I alla händelser måste BA-4B komma att fylla en väsentlig lucka i vår flygplanpark. Det finns ju inga lätta flygplan för avancerad flygning att köpa. Några hade hoppats att en nytillverkning av Bucker Jungman skulle komma

igång, men så tycks inte bli fallet. Nog vore det trevligt om man vid lokala flygdagar kunde ge en luftcirkus med ett plan som BA-4! Gärna med ryggförgasare. Det kommer att ha så snäva vändradier att det förmår hålla sig i publikens närhet på ett helt annat sätt än de plan som nu kommer till användning.

Data och prestanda

Data

Spännvidd, övervinge	5,0 m
„ undervinge	4,8 m
Längd	4,6 m
Vingyta, övervinge	3,9 m
„ undervinge	3,8 m
„ totalt	7,7 m
Vingkorda	0,8 m
Medelavstånd mellan vingarna	0,95 m
Maxvikt för Cat. A	320 kg
Vingbelastning	41,6 kg/m ²
Lastfaktor	+6, -3 g
Instrument: fartmätare, höjdmätare, varvräknare, oljetryck, -temp, kompass, libelle.	
Bränslemängd f n	
35 l = ca 1,5 tim	

Bränslemängd planerat
50 l = drygt 2 tim

Prestanda (med 100 hk)

Maxfart	225 km/tim
Marschfart, 75 %	193 km/tim
Max fart i dykning	317 km/tim
Landningsfart	70—80 km/tim
Start- och landningssträcka	under 100 m
Stighastighet vid havets nivå	12 m/sek

Teknisk beskrivning

Kraftigt byggt ensitsigt biplan med kropp och stjärtparti i metall och fanerklädda trävingar. Fast ställ med enkla, kraftiga ben av fjäderstål. Styrbart sporrhjul kopplat till sidroderpedalerna, individuella hjulbromsar. Fast propeller. Kroppen uppbyggd som låda med utvändiga longeronger på tre spant. Förarplatsen har plats för ryggskärm och har fastbindningsselar av Flygvapnets typ. Kan förses med vindruta eller hel huv, varvid i det senare fallet kabinvärme kan införas.



AFFÄRS FLYG

Tillstånd att använda CUT/CPH

På förslag av affärsflygkommittén har KSAK fått tillstånd att använda SAS i Köpenhamn speciella frekvens för bolagsmeddelanden. Detta innebär ett bekvämare förfarande för passagerare med affärsflyg som söker anslutning till SAS flyglinjer. Följande förfaringsätt skall tillämpas:

1. Piloten i flygplanet anropar "SAS COPENHAGEN" och lämnar nedanstående uppgifter:
2. Det egna flygplanets registreringsbeteckning.
3. SAS flight number för den flyglinje till vilken anslutning önskas.
4. Beräknad landningstid.
5. Parkeringsplats för eget flygplan. (Vanligen utanför briefingkontoret).
6. Antal passagerare.
7. Bagagevikt och antal kolli. (Bagaget skall vara försett med resandes namn och adress.)

Efter landning går passagerarna till utrikeshallen via Gate 2. Piloten stannar vid flygplanet och inväntar SAS representant, som hämtar bagage.

I sammanhanget erinras om att man inte — såsom ibland förekommer — bör anmoda kontrollcentral att lämna meddelande till flygbolag om försenat flygplan som önskar anslutning.

Har man anledning förmoda försening av trafiktekniska skäl kan det vara värdefullt att under I "Övriga upplysningar" i ATC-färdplanen ha antecknat exempelvis "Connection with SK 000. ATD 1040 LT".

Checkpunkter för VOR

Alltfler VOR-fyrar uppsätts och många av dem placeras på flygplatser. Detta syns erbjuda möjligheter att på ett enkelt sätt kontrollera deviationen hos VOR-mottagare före start, något som är önskvärt ur både navigerings- och trafiklednings-synpunkt.

Affärsflygkommittén har föreslagit LFS att införa checkpunkter på sådana flygplatser och belägna så att de normalt passeras av uttaxande flygplan. Med kännedom om den magnetiska bäringen till dessa punkter kan VOR-instrumentets avvikelse lätt fastställas.

Luftfartsstyrelsen har meddelat att undersökning har satts igång för att om möjligt förverkliga denna tanke. VOR-fyrar finns f n uppsatta på flygplatserna i Kiruna, Luleå, Umeå, Örnsköldsvik, Arlanda, Västerås, Brattfors och Karlstad.

Wasabröd satsar fullt på affärsflyg

I KSAK-NYTT nr 6/65 meddelades att Wasabröd inköpt en Piper Cherokee 235 att användas för affärsresor. Direktör Ulf Lundström anser nu tiden vara mogen att gå in för ett tvåmotorigt IFR-utrustat flygplan.

Under februari månad räknar man med att ta emot en Piper Aztec C med registreringsbeteckningen SE-EPR. Den är då utrustad med bl a ARC-210 och King KX 160 kommu-

nikationsradio, King VOR/ILS, ARC 15F VOR/ILS, dubblrad ARC ADF-21B kombinerad med RMI, AIM 400 slaved gyro system, King KR-20 Marker Beacon, dubblrad hastighetsmätarsystem, Piper Altimatic autopilot med approach coupler, avisningssystem på vingar, propellerar och stjärtparti, all-weather antennas samt heated wind-shield.

Flygplanet stationeras på Brattforsheden, där man avser att uppföra en hangar. Flygtidsuttaget beräknas till ca 500 tim/år. Flygkapten Arne Elfstrand tillträdde den 1 december sin befattning som pilot vid företaget. Han har tidigare varit knuten till Beechcrafts och Cessnas försäljningsavdelningar.



Nytt från FFK

Kungl Civilförsvarsstyrelsen har medgivit att FFK-övningar anordnas i följande län:

Stockholms stad och län, grp 3	juni
Uppsala	april
Södermanland	juni
Jönköping	maj—juni
Malmöhus grp 1 o 2	våren
Halland	våren
Göteborgs- o Bohus	våren
Älvsborg	maj—juni
Gävleborg	maj
Västernorrland	våren
Jämtland	våren

Övningarna kommer att bedrivas som samverkansövning mellan flyggrupp och ledningspersonal ur det lokala civilförsvaret.

För vems sak talar KSAK?

Från en medlem har KSAK fått en skrivelse, som vi med tillstånd här publicerar tillsammans med Björn Lindskogs brevsvår.

Fick för en tid sedan Er påminnelse om inbetalning av årsavgiften för mitt direkta medlemskap i KSAK. Varför denna har dröjt, skall jag lämna en förklaring till här.

För många år sedan var jag som flygintresserad med och bildade — — — Flygklubb som ännu framgångsrikt sysslar med segelflyg. När jag så för några år sedan ville klargöra vilken nytta mitt företag kunde ha av motorflyg, tog jag certifikat, blev delägare i ett flygplan och gick in som direktansluten medlem i KSAK. Var med vid bildandet av — — — Motorflygklubb och blev på så sätt även ansluten medlem, men jag betalade även i fortsättningen min direkta medlemsavgift. Jag ville stödja den organisation som företrädde allmänflygets intresse. KSAK gjorde detta, trodde jag. Tills jag i KSAK-NYTT fick läsa en artikel om det "mikroskopiska" intresse myndigheterna enligt artikelförfattaren var skyldiga att ägna allmänflygets problem. Då blev man litet betänksam. Efter en ny artikel i KSAK-NYTT, ett bemötande i frågan om de militära fältens civila användning, undrar jag för vems sak KSAK talar. Då jag som företagsledare söker stödja flyget vid snabba besök hos mina kunder över hela Sverige, kan jag inte finna min intressen bland de som är företrädde.

Tills vidare sänder jag inte min direkta medlemsavgift till KSAK. Kommande artiklar i KSAK-NYTT får avgöra om jag fortfarande är intresserad av ett direkt medlemskap. Kommer jag att i KSAK-NYTT få läsa flera artiklar i samma anda, kommer inte KSAK framdeles att ha mitt stöd i form av anslutens avgift heller.

N N

Ärade Medlem!

Jag har mottagit Edert brev av den 22 ds, som jag härmed vill besvara eftersom det berör frågor av principiellt intresse för KSAKs verksamhet.

Jag vill först påpeka att det spelar mindre roll om en medlem önskar betala sin årsavgift eller lämna organisationen. Det är däremot ytterst beklagligt om en person, som sedan många år tillhört flygningens brödrakrets och dessutom är medlem av en klubb med vilken KSAK haft ett så utomordentligt samarbete bl a i form av flygdagar och tävlingar, har fått en så förvriden bild av vad KSAK gör och strävar för. De synpunkter Ni anför har i starkt propagandistisk form presenterats i en publikation som kallar sig

organ för svenskt allmänflyg. Detta "organ" skriver på sin sista sida följande:

"Eftersom denna tidning anser att alla synpunkter på en fråga ska få komma till tals, får de åsikter som framförts i artiklar i tidningen stå för författarna och delas inte nödvändigtvis av föreningen."

Detta hindrar inte tidskriftens redaktör och ansvarige utgivare att under rubriken "Vad representerar KSAK?" angripa vår organisation med anledning av en signerad insändare i KSAK-NYTT. Vad han där anför är delvis missvisande och i åtminstone ett fall ren osanning.

Betr det omdebatterade ordet "mikroskopiska", som förekommer i professor Anderssons artikel, får detta icke betraktas lösryckt ur sitt sammanhang, framförallt som hela artikeln utgjorde en reaktion mot den ovederhäftiga och vulgär-magogiska propaganda som från visst håll bedrivits betr flygsäkerhets- och trafikfrågor. Detta har i hög grad skadat allmänflyget och rubbat det förtroende hos myndigheter och allmänhet, som varit resultatet av många års arbete från vår organisations sida.

Ifråga om allmänflygets användning av militära flygfält vill jag endast framhålla att de lätnader som de facto uppnåtts härvidlag till stor del torde vara en frukt av KSAKs arbete.

Jag bifogar KSAKs skrivelse i ärendet, av vilken även framgår att vi självfallet strävar efter ytterligare förbättringar. Detta uppnås bättre genom förhandlingar i hyfsad form än genom invektiv och hetspropaganda med mer eller mindre personlig bakgrund.

Jag tror att det skulle vara av intresse för Er och även bereda Er tillfredsställelse att närmare taga del av det arbete KSAK bedriver i dessa frågor och Ni är mycket välkommen att tillbringa några dagar hos oss för att studera detta med egna ögon.

Till slut kan jag försäkra Er att innehållet i KSAK-NYTT icke är tillrättalagt för att tillgodose enskilda medlemmars intressen utan utslutande för att förfäktat vad vi anser rätt och riktigt för att främja en sund och lyckosam utveckling av svenskt allmänflyg.

Med vänlig hälsning
Björn Lindskog
Generalsekreterare

Svenskt modellflyg

— några glimtar

Av LENNARTH LARSSON

De ännu verksamma, äldsta modellflygklubbarna i Sverige organiserades på 1930-talet och fick snart ett moderförbund i KSAK. Under kriget och en kort period därefter stod intresse och entusiasm på hög nivå och hela Sverige var modellflygintresserat. En första instruktör för modellflyget tillsattes på KSAK. Modellflyget fick statsanslag via Flygvapnet, som insåg rekryteringsmöjligheterna, då de ambitiösa och noggranna modellflygarna utgjorde lämpligt underlag för utbildning till fältskygare. Aktiviteten dalade dock så sakteliga och en bit in på 50-talet missades statsanslaget genom misstag och samverkande olyckliga omständigheter. Bl a med anledning av detta bildades Sveriges Modellflygförbund år 1957 på KSAKs initiativ då inga pengar stod till buds hos KSAK för att administrera modellflyget.

SMFF, som förbundet kallas i dagligt tal, verkar helt med ideella insatser och har lyckats föra modellflyget till ett läge som ter sig hoppfullt för framtiden. Från att under de första

åren ha varit ett förbund för modellflygklubbar införde den årligen återkommande Riksstämman 1964 den individuella registreringen. Målet är i första hand 3 000 medlemmar för att få möjlighet till statsanslag och SMFF är på god väg. Förbundet har en egen medlemstidning — Modellflygnytt — med en upplaga på drygt 2 000 ex.

Såväl under den tid som KSAK administrerade modellflyget som sedan det sköts av SMFF har Sverige varit väl representerat i internationella sammanhang. De uttagna landslagen har alltid skött sig med heder och många framskjutna placeringar både individuellt och i lag har uppnåtts. Vår internationellt mest garvade tävlingsflygare i segelmodellklassen A:2 är Gunnar Kalén. Sex gånger har han deltagit i VM med så hedrande placeringar som 3:a 1961, 4:a 1965 och 5:a 1957 samt en 2:a plats i lag. Han var den förste svensk som flög full tid, 900 sek, i klass A:2 (1957) och har upprepat tiden, bl a på VM 1961 och 1965. Han blev svensk mästare

1964. Kalén har sedan SMFFs start varit grenchef för friflygningen och lagt ned ett stort arbete på att föra fram den till den ledande position inom svenskt modellflyg som den idag intar.

En motsvarighet till Kalén på det tävlingsmässiga planet är Rolf Hagel i motorklassen D:2. Han har deltagit i sju VM och segrade 1960. Nordiska Landskampen har han vunnit 1960, 1961 och 1965, och SAAR-cupen (inofficiellt EM) inte mindre än fyra gånger. Dessutom blev han Svensk Mästare 1961. Rolf Hagel är emellertid mångsysslare och har deltagit i VM i klass A:2 (3:a 1955) liksom i NL, som han vann 1963. Därtill har han deltagit i VM i både teamracing och speed, men utan större framgångar. Vid nationella tävlingar har han dock haft framgångar i dessa klasser.

Wakefieldklassen C:2 uppvisar inte någon så markant profil, men hela klassen är i Sverige oerhört jämn och fina insatser har alltid gjorts på VM. Årets lag måste anses vara det hittills bästa där alla tre lagmedlemmarna, Bengt Johansson, Lennart Flodström och Rune Johansson, flög full tid och efter skiljeflygningar fick placeringarna 3:a, 4:a och 5:a. Laget vann VM. Individuella mästare har Sverige haft i Sune Stark (numera ordförande i Modellflygkommittén), Bengt Blomgren och Lennart Pettersson och tvåa har Anders Håkansson kommit 1955 och 1963. Lagsegern har dessutom tagits 1955 och 1956. Årets svenske mästare, Rune Johansson, kom 3:a 1958 och Rolf Sundin 5:a 1963.

De relativt få internationella framgångarna vi noterat i den betydligt yngre grenen linstyrning hänför sig nästan uteslutande till teamracing. Där har laget Kjell Rosenlund (mekaniker) och Nils Björk (pilot) vunnit internationell uppmärksamhet och deltagit i en mängd finaler, dock utan att vinna.

Att det är 62 år sedan det första flygplanet lyfte över sanddynerna vid Kitty Hawk vet varje flygintresserad person. Vad han förmodligen inte vet, och svårligen kan få reda på, är när det första modellplanet flög. Försöken med modellflygplan förlorar sig i historiens dunkel och först från mitten av 1800-talet finns belägg för lyckade flygningar med modellplan. Det skulle dock dröja in på 1920-talet innan modellflygning som hobby fick mera allmän spridning.

Paret har blivit svenska mästare åtskilliga gånger — senast 1964.

Inom grenen för radiostyrt modellflyg kan inga individuella framgångar uppvisas eftersom endast ett litet fåtal tävlar internationellt. Organisatorisk framgång rönt dock VM i radiostyrning, som arrangerades i Ljungbyhed i år (se KSAK-NYTT nr 6). SMFFs personal med stöd från KSAK och enskilt näringsliv stod för arrangemangen, som blev synnerligen uppmärksammade. CIAMs ordförande, Dr Walter Good, ansåg arrangemanget vara ett föredöme för hur ett VM skall organiseras.

För att återknyta till SMFF kan man säga, att förbundet sedan starten 1957 successivt konsoliderat sin ställning, inte minst sedan nuvarande ordföranden, Sune Persson, tillträdde 1961. Det första stora steget var övertagandet av Modellflygnytt som förbundstidning på hösten 1963. I samband med detta blev byggsatsen till förbundets första kursmodell, "Tempo 1", klar. Den har blivit en klar försäljningsframgång. Förbundet har medverkat på ett flertal utställningar och uppvisningar och på så vis gjort god PR samt skaffat åtskilliga nya medlemmar. Från 1965 är alla medlemmar i SMFF individuellt registrerade och även ansvars- och olycksfallsförsäkrade. Därmed har man tagit första steget för att uppnå statligt erkännande som riksorganisation. Medlemsantalet är nu ca 2 000 fördelade på ca 90 klubbar. Förbundsexpeditiönen förestås av Modellflygnyttss ambitiösa redaktör, Valter Johansson, och är förlagd till Lammhult. Man kan utan vidare säga att av modellhobbyutövarna i Sverige är modellflygarna de som bäst förstått att enighet ger styrka och fordrar en organisation som för deras talan. Det har de fått i SMFF.

Sveriges Modellflygförbund har hållit riksstämma

Med Bengt Bergman från KSAK som hedersgäst avhöll Sveriges Modellflygförbund sin andra fristående riksstämma den 20 och 21 november. Fram till 1963 arrangerades SMFFs årsmöten i samband med SM-tävlingarna för friflygande modeller. Vård i år var Linköpingseskadern. Vid sidan om förhandlingarna visades under året inköpta filmer.

Till årets stora frågor kan räknas den utredning som fjolårets riksstämma i Norrköping begärt angående ett poängberäkningssystem för meritering till landslagsplatserna i friflygning. Den tillsatta kommitténs arbete redovisades vid stämman efter remiss bland klubbarna, och antogs nu med mycket små ändringar. Det innebär att nuvarande UK-system avskaffas 1967.

Raketgrenen antogs som ordinarie gren efter några års försöksverksamhet. Det inne-

bär att höjdflygning, klass AC-2 från 1966 blir SM-klass.

På försök beslöts att en ny klass för radiostyrda modeller skall införas. Tävlingsformen inspireras av 1930-talets tävlingar för Good Year Racers och klassen kallas enligt amerikanskt mönster för Pylon Racing.

Åtskilliga frågor av regelteknisk natur för de olika grenarna diskuterades och i de fall stämman tillstyrkt ändringar går de nu vidare till KSAKs Modellflygkommitté för godkännande.

Hela styrelsen återvaldes med Sune Persson som ordförande.

Efter två dagars förhandlingar, som på sedvanligt sätt i dessa kretsar karakteriseras av stor öppenhet, kunde fyrtioalet delegater återvända hem — stimulerade till nya goda initiativ till vårt gemensamma flygiska intresses fromma. *Arctic*

FLYGDAGAR 1966

Ansökan till KSAK senast 10 januari

Till KSAK ansluten flygklubb, som vid anordnande av flygdag önskar deltagande från flygvapnet, insänder senast 10 januari uppgift om önskemål till KSAK. Efter prioritering av önskemålen gör KSAK före 15 januari framställning till chefen för flygvapnet.

Som villkor för flygvapnets deltagande gäller att rekryteringsupplysning från flygvapnet får anordnas i anslutning till flygdagen. Rekryteringsupplysningen ombesörjs av medverkande förband. Flygvapnets anspråk på nettoin-

komsten vid flygdag utgörs av följande procentsatser:

högst rote	5 %
” grupp	10 %
” division	15 %

Ytterligare detaljbestämmelser kommer att delges flygklubb som önskar och erhåller flygvapnets medverkan.

Samtidigt erinras om att de som önskar medverka av hoppare från Svenska Fallskärmsklubben bör vara ute i god tid för att underlätta fallskärmsklubbens planering för arbetsåret.

SVENSK FLYGHISTORISK FÖRENING

SFF har ett vidsträckt arbetsfält. Det sträcker sig över en visserligen kort, men mycket laddad tidsperiod och ospänner såväl militär som civil verksamhet och teknik. Att täcka hela denna stora "yta" med alla dess utvecklingar, ligger fñ utanför SFFs möjligheter. Däremot faller den inte utanför STF:s ambitioner, som omsluter all flygaktivitet överhuvudtaget. I nuläget nöjer sig SFF med att göra vad som göras kan och gläder sig åt att arbetsuppgifter för intresserade aktiva medlemmar inte kommer att saknas inom överskådlig tid.

Av den vid senaste årsmötet framlagda kassareportern framgår att SFF förbättrat sin ställning under det förflutna året, men att tillgångarna ännu är små. Och långt ifrån tillräckliga för att redovisa föreningsmedlemmarnas arbets- och forskningsresultat i tryckt form. Detta är beklagligt bl a därför att SFF kommer att vara en anonym företeelse — ur offentlig synpunkt — så länge föreningen saknar en egen tryckt periodisk tidskrift. Tills vidare får SFF därför fortsätta att ge ut ett stencilerat medlemsblad och hoppas på bättre tider.

SFFs största tillgång är medlemmarnas ambition, företagssamhetslust och ideella insatsvilja. Det är de många små insatserna på spridda delar av det stora verksamhetsfältet som behöver föreningen för att komma till sin rätt och det är i huvudsak för detta ändamål som föreningen kommit till.

Den enskilda och gruppvisa verksamheten har avsett goda resultat under året. Inom den militära sektorn har föreningens arbetsmöjligheter ökat på ett anmärkningsvärt sätt. Genom flygvapenorder har CFV utfärdat bestämmelser för bevarande av flyghistoriskt värdefull materiel m m — en åt-

gård som ligger helt i linje med SFFs strävanden. Resultat har redan börjat visa sig och flygvapenorderns tillkomst är otvivelaktigt det viktigaste som hänt SFF hittills. Man får hoppas att cheferna för andra verk och inrättningar inom SFFs intresseområde tar CFVs initiativ till föredöme och utfärdar liknande bestämmelser innan flyghistoriskt värdefulla objekt skattas åt förgängelsen.

Den inom SFF verkamma specialistgruppen (Aktionsgruppen) har under 1965 utträttat åtskilligt och rapporterar bl a följande:

Genom välvilligt tillmötesgående från Israels försvarsministeriums flygvapendepartement har Aktionsgruppen som gäva till FVs flyghistoriska samlingar i Malmslätt erhållit en tidigare svensk J 26 "Mustang". Genom insamling av medel, donationer från svensk industri, etc har den så kallade MUSTANGFONDEN skapats och genom speciella kontakter till redarikretsar syns hemtransporten vara säkerställd. Eftersom Israels flygvapen ansåg, att gåvan borde vara i representativt skick har man genomfört vissa renoveringsarbeten, och av denna anledning har skeppningen försenats. Ak-

tionsgruppen räknar med, att flygplanet bör kunna komma till svensk hamn någon gång på nyåret.

Genom Aktionsgruppens medverkan har vidare FVs flyghistoriska samlingar i Malmslätt efter en donation av SAAB och en uppoffring av Roslagens Flygklubb kunnat tillföras en ASJA-byggt Sk 11A. Flygplanet flögs från Norrtälje till F 3 av SAABs provflygare Ceylon Utterborn. Avsikten är, att flygplanet skall återställas i det utförande det hade vid leveransen till flygvapnet på 1930-talet.

Vidare har Aktionsgruppen genom välvilligt tillmötesgående av flygkapten Göte Olsson vid ASEA som gäva att tillföras FVs flyghistoriska samlingar i Malmslätt fått en Sk 15. I avvaktan på att plats kan beredas vid F 3 kommer flygplanet att tills vidare förvaras i Centrala Verkskollans hangarutrymmen. Avsikten är, att detta flygplan skall återställas i det skick, som det hade vid utbildningen av vpl flygförare under beredskaps-åren.

Möjligheterna av att till Sverige kunna återföra något exemplar av S 14, har också undersökts. Detta projekt har dock tills vidare strandat på de fantasispriser, som man från österrikisk sida begär. Aktionsgruppen följer dock denna fråga och skall göra en ny framstöt, när luftvärldighetsbevisen är utgångna

Aktionsgruppen undersöker även möjligheten av att vid vissa muséer söka placera en del segelflygplan, bl a två Grunau Baby från Roslagens Flygklubb. Till följd av bl a platsbrist har detta ännu inte kunnat realiseras.

Liksom tidigare har Aktionsgruppen medverkat till att förhindra förstöring av foto-, urklipps- och trycksakssamlingar av flyghistoriskt värde. Genom Aktionsgruppens försorg har arkivet tillförts flera nyttillskott.

Fallskärmssporten och fallskärmskommittén

Fallskärmskommittén är en av

KSAs yngsta kommittéer

*— detta trots att fallskärmen kan anses vara
den äldsta anordning man känner till,
som är avsedd
att föra en människa genom luften.*

Redan på den kinesiske kejsaren Fu-Keins kröningsfest användes fallskärmsliknande anordningar vid akrobatuppträttningar. Leonardo da Vinci säger om en av honom år 1495 konstruerad fallskärm: "Om en människa har en baldakin av tjockt linne, 12 alnar bred och 12 alnar hög, kan hon hoppa ner från vilken höjd hon vill utan att taga skada." Sedan dess har fallskärmsshopandet genomgått en lång och omfattande prövotid. År 1912 företog amerikanen Berry det första fallskärmsshoppet från flygplan. Den 9 juni 1920 gjorde dåvarande löjtnanten Raoul Törnblad som förste svensk ett fallskärmsshop.

Till följd av fallskärmens långt drivna tekniska utveckling och funktions säkerhet är

den i dag inte bara en säkerhetsutrustning för flygaren eller ett transportmedel för de militära fallskärmsförbanden, utan också ett betydande sportredskap. Fallskärmssporten är sedan ett femtontal år tillbaka stadd på en utomordentligt kraftig frammarsch. Genom målmedvetet arbete och ett konsekvent samlande av erfarenheter har denna sport förts fram till en ledande plats inom luftsporten.

Fallskärmssporten bedrivs dels som tävling, dels som hobby — eller om man så vill som "motionshoppning". Båda formerna har samma nämnare, nämligen den säregnet tjugiga upplevelsen att falla mot marken under den välvida kalotten.

Tävlandet bedrivs såväl individuellt som i lag i både en manlig och en kvinnlig klass. Tävlingsmomenten är i huvudsak två, nämligen hopp med precisionslandning samt stilhopp. I det förstnämnda fallet gäller det för hopparen att landa så nära centrum som möjligt av ett på marken utlagt landningsmärke. I stilhoppet gäller det att stilent och under kortast möjliga tid utföra vissa rörelseserier (volter och svängar) under det fria fallet. Fallskärmstävlingar ordnas dels såsom världsmästerskap, vilka organiseras av nationell aeroklubb inom FAI och avhålls vartannat år, dels såsom internationella och nationella tävlingar.

År 1951 uppsattes Arméns Fallskärmsjägarskola (FJS) i

Karlsborg och ur denna framväxte Fallskärmsklubben (SFK), som bildades den 28 september 1955 av vid skolan tjänstgörande befäl. FJS har under alla år på olika sätt stött den civila hoppningen och svensk fallskärmssport är Arméns Fallskärmsjägarskola mycken tack skyldig.

SFK representerar fallskärmssporten inom landet och är en riksorganisation med lokalavdelningar. SKF är genom sin anslutning till KSAK representerad i FAI.

Fallskärmskommittén är i huvudsak ett förmedlingsorgan mellan KSAs styrelse och SFK. Kommittén tas i anspråk för utredningar, yttrande över bestämmelser samt ombesörjer viss uppföljning och övervakning. Så har exempelvis kommittén sedan flera år tillbaka arbetat med LFSs bestämmelser (BCL och SB) för fallskärmshoppning. Dessa är nu utgivna och fastställda. Vidare har problemet beträffande läkarundersökning studerats. Provisoriska normer härför har utfärdats. Dock återstår på detta område ännu en hel del att göra.

Genom insatser av bl a fallskärmskommittén gavs möjlighet för dåvarande ordföranden i SFK, kapten O Falckerheim, chefsinstruktören, löjtnant G Lorichs samt materialchefen, ingenjör H Åstrand, att som observatörer närvara vid 1956 års världsmästerskap i Moskva.

Alla fallskärmscertifikat utfärdas av KSAK och enligt FAIs bestämmelser skall alla rekordförsök samt viss kvalificering till VM bestyrkas av nationell aeroklubb.

Svensk fallskärmssport har förvisso kommit ett gott steg på väg men ännu återstår mycket av både uppbyggnads- och utvecklingsarbete. Särskilt inom tävlings- och utbildningsområdet samt för skapande av nödvändiga internationella kontakter kan fallskärmskommittén göra goda insatser för sportens vidareutveckling.

Nya artiklar

KSAK har anskaffat nya, stora, skjutdekalomanier för att pryd motor- och segelflygplan, klubblokaler m m.

Priset för dekalerna är 5 kronor per par. Storleken är 22 x 15 cm. De är utförda i guld, blått och rött och är mycket vackra.

Andra nya artiklar är KSAs förstoringsglas med emblem 4: — och

Fickkniv märkt KSAK ... 6: —

Under denna rubrik skall det skrivas flyghistoriskt. Och flyghistorien är ju full av oförvägna män som med stort mod och med mer eller mindre (mest mer) fantastiska flygaparater sökt lösa flygningens problem. Män, som alla vore värda uppmärksamhet i dessa spalter, även om deras försök att bevisa att det för människan, liksom för fåglarna, vore möjligt att svinga sig mot skyn oftast resulterade i att de bröt armar och ben och stundom även nacken. Flertalet av dessa pionjärer har väl ändå fört flygkonsten ett litet stycke framåt, om inte på annat sätt, så i varje fall genom att visa att deras metoder inte var de rätta. Därigenom har efterföljarna genom att utnyttja utslutningsmetoden kunnat söka sig fram mot problemets lösning efter andra vägar.

Men alla som offrat sina liv på okonventionella sätt i flygiska sammanhang har förstås inte fört flygkonsten framåt. Många dumdristiga våghalsar kastade helt enkelt bort sina liv genom åsidosättande av de mest elementära skydds- och säkerhetsåtgärder, men nådde ofta så stor ryktbarhet på dessa "meriter" att de helt automatiskt "åkte in" i flyghistorien.

Viktor Rolla var en av dessa våghalsar. Hans bidrag till flygets utveckling är ytterst obetydligt om ens något. Så egentligen hör han varken hemma i flyghistorien eller under denna rubrik. Försåvitt man inte ser mellan fingrarna med det rent flyghistoriska till förmån för det dramatiska. Här är historien, döm själva!

Den sorgeliga historien om kapten Rolla

Av BIRGER GRIPSTAD

"Hans sydländska, mörka drag, hans vänliga, käcka väsen och ett naturligt, behagfullt uppträdande gjorde honom särskildt till damernas gunstling. Öfver hans ansigte hvilade ett uttryck af vemod, som man ej brukar finna hos personer i hans ställning, men som möjligen kan förklaras av hans börd."

Så beskrivs kapten Victor Rolla i ett litet åttasidigt häfte med för tiden typiska dubbeltiteln "Genom molnen till efvigheten" eller "Kapten Rollas sista färd". Skriften gavs ut ett par dagar efter "den djerfve aëronautens sorgeliga förolyckande" och salubjöds till det facila priset 15 öre åt en allmänhet som — för att använda en modernare ordkombination — gripits av Rolla-feber.

Rolla kom till Stockholm på våren 1890. Han dök upp där i sällskap med sin kompanjon, madame Richard, och med en ballong och en fallskärm i bagaget. Han uppgav att han var född i Schweiz och att han var rysk medborgare, men senare visade det sig att det där med

Schweiz bara var "snobberi" och att han egentligen såg dagens ljus för första gången i Minsk år 1871. Han var således endast 19 år; en stilig ung man med vaxad mustasch enligt dagens mode. Dåtidens tidningar beskrev honom som bildskön.

Rolla var akrobat och luftseglare och använde den kombinationen som födkrok. Han blev snabbt föremål för en formlig hjältedyrkan, vilken efter hans död tog formen av svärmisk hysteri. I varje fall om man får tro predikanten Carl Boberg, som i Immanuelskyrkan dundrade mot "öfvermod och verldslighet" därvid utnyttjande Rollas olycksöde som "en varnande spegelbild", som han uttryckte det. Enligt Boberg "räflade man rent af att smycka Rollas bår med blommor och kransar. Ytliga, svärmiska qvinnor sökte ju rent af att plundra liket. Man skar knappar ur rocken och hår af huvfudet för att få några relikier af honom. Man skref rörande sorgeqväden, och kran-sarne till hans begrafning ut-

ställdes i fönstren och beskådades af människoskarorna, så att polis måste anlitas för att hålla gatorna öppna”.

För att inte gå händelserna i förväg — låt oss återvända till Stockholm i maj 1890 och till den plats som Rolla valde för sina uppstigningar: Restaurant Mosebacke. På dess terrass fyllde han sin ballong med gas (733 kubikmeter vid den sista flygningen), och där hängde han upp sin fallskärm, ”stor som ett vanligt beväringstålt”, längs ballongsidan före uppstigningarna. Och dessemellan satt han i restaurangen och läskade sig med lemonad medan folket trängdes runt omkring för att få se en skymt av den eleganta aëronauten och beundra hans konster i luften.

Uppvisningarna gick så till att Rolla steg med ballongen till lämplig höjd för att därifrån hoppa med fallskärmen. Det hela låter för våra öron helt vansinnigt. Man behöver ju bara ett ögonblick tänka på vad som skulle kunna hända ifall han råkade hamna på taket till ett högre hus. Med den hastighet han landade skulle han ha mycket liten chans att hålla sig kvar på ett sluttande tak. Med största sannolikhet skulle han hasa längs plåten och slå i gatan nedanför. Redan valet av uppvisningsplats visar att Rolla inte skulle komma att uppnå någon högre ålder. De primitiva ”luftseglingsattiraljerna” var inte heller ägnade att inge förtroende.

Ballongen, som Rolla övertagit av sin mästare Charles Le-roux (sedan denne omkommit efter en uppvisning i Reval), saknade gondol eller korg. I stället var den försedd med en ring, som Rolla krängde på sig tills han kom att vila på den med armhållarna. Med ena handen höll han sig fast i ballonglinorna och med den andra handen och med fötterna, på vilka han bar speciellt för ändamålet konstruerade ”näbbkängor”, höll han fast bärilnorna till fallskärmen, som li-



kaledes slutade med en ring. När han skulle hoppa drog han åt sig fallskärmslinorna och trädde den ringen under armarna. Samtidigt krängde han av sig ballongens ring samt drog i den lina, som slutade i en liten järnring, vilken satt hakad på en i ballonghöljet fästad slappt spänd karbinhake. Då lossnade skärmen, och fastklamrad i dess tågverk föll Rolla mot marken.

Ballongen var således endast avsedd att bära Rolla till en viss höjd lagom för uthopp. Men för att den inte skulle gå förlorad var den upptill försedd med en ventil med drygt 1,5 meters diameter. I samma ögonblick som Rolla hoppade öppnade han ventilen med ett ryck i en lina. ”Då strömmar gasen så godt som genast ut, ballongen faller med förfärande fart och luftsegelaren är ofel-

bart död, långt innan han hin-ner till marken”, sägs det i den tidigare nämnda skriften. Skribenten menade givetvis att så skulle ske om luftsegelaren inte dessförinnan räddade sig över till fallskärmen. (Uppenbarligen trodde han att en människa inte skulle kunna klara att falla med så hög hastighet; förmodligen antog han att man skulle ”kvävas”). Ballonghöljet föll alltså alltid ned i närheten av den plats där Rolla hamnade med skärmen.

Sin första uppstigning och sitt första hopp i Sverige gjorde Rolla på Kristi Himmelsfärdsdag 1890. Det hela gick bra. Han hamnade med skärmen i en trädgård (!) vid Döbelnsgatan och ballongen föll ned en bit därifrån. En tidning, som visserligen var mycket imponerad över Rollas ”konster”, fann sig dock för-

anlåten att beklaga att folkmassan som skockades kring "herr luftseglarens" landningsplats, trampade ner rabatterna. 300 kronor fick Rolla betala för denna "förödelse".

Nästa uppstigning med hopp gjorde Rolla tre dagar senare. Då föll han i Strömmen, men fiskades upp — under folkmassans jubel — av några påpassliga personer i en båt. Ballonghöljet fick man också tag på; det hade hamnat i vattnet strax intill Stadsgrändskajen.

Denna andra uppstigning betraktades som *mycket lyckad*, "ehuru luftseglaren äfven då befann sig i dödens käftar", för att citera en samtida skribent, som levererar följande analys: "De faror, som under denna färd hotade den unge luftseglaren voro fyra. Då han lemnade ballongen, hade han inte lyckats komma in med kroppen i fallskärmens ring, utan blev hängande i händerna vid denna. Huru han slutligen lyckades få in ena benet i denna visste han ej, ty han höll på att kvävas under den hastiga farten nedåt. Fallskärmen utvecklade sig ej, som nämnt är och beräknat var genast, och den utvecklade sig ingen gång fullständigt. Rep och tåg hade kommit i olag, och då han föll ned i sjön var luftseglaren så intrasslad i detta snörverk att han, ehuru skicklig simmare, hade drunknat om ej hjälp så snart anlänt. Denna färd var således ej så lyckad som det syntes. Trenne gånger tog Rolla ett tyst farväl af lifvet."

Så skulle det alltså gå till om det skulle gå "lyckligt". Men det är lätt att inse riskerna inte minst med den lösligt upphängda fallskärmen. Den var det enda Rolla hade att lita till eftersom han inte kunde manövrera ballongen på annat sätt än att helt tömma den på gas. Den slappa karbinhaken skulle också bli hans öde.

När nästa uppstigning skulle ske vid halvniotiden på kvällen torsdagen den 29 maj, trängdes som vanligt en stor människo-

massa kring ballongen på Mosebäck terrass, där en ensam poliskonstapel avdelats för bevakning.

Sedan ballongen fyllts med gas kom Rolla ut på terrassen och möttes av folks jubel. Man hurrade, skrek och skrålade och Rolla log, bugade sig och gjorde honnör. Han var höjden av elegans i sin egenhändigt komponerade uniform, bestående av blågrå kavaj och dito väst, galonerad skärmössa av Oscar II-typ, blårandiga byxor och de specialgjorda näbbkängorna i gulbrunt läder.

Folkmassan växte och blev allt vildare. Från gatorna runt omkring trängde man på och skockades kring ballongen för att få se en skymt av den våghalsige luftseglaren. Ut på terrassen skyndade också restaurangens gäster: **herrar med** glas i handen och punsch i rös-

ten och koketta damer, som fnittrande kastade slängkyssar till sin hjälte.

Medan Rolla trängde sig fram till ballongen, klättrade upp i tågverket och krängde på sig ringen, försökte den ensamme poliskonstapeln fösa undan folket för att bereda plats för starten. Stämningen var upprymd och nära nog tumultartad och mitt i allt oväsendet kom Rollas order: "låt det gå!"

De män ur ledighetskommittén, som blivit medhjälpare åt Rolla och fått sig ålagt att hålla fast ballongen i det kritiska startmomentet började sakta släppa efter. Men en av dem höll för länge i sin tågända. Distraherad och kanske upprymd av stojet runt omkring, kunde han inte förmås att släppa taget förrän någon knuffade till honom. Då släpp-

(Forts på sid 339)

? MÅNADENS PROBLEM

Du skall flyga VFR från Arbrå till Idre med en PA-28-180. Då flygningen till största delen går över svårorienterade områden gör Du extra noga navigatoriska beräkningar och flyger på beräknad kompasskurs och flygtid. Över hela området ligger ett helslutet (8/8) stratocumulustäcke med bas på 1 500 m, sikt 15 km. Vinden på sträckan uppges till 10° och 15 knop. Missvisningen = -2° och kompassens deviation inom magnetiska kurser 270°-300° = -4°, TAS (Vk) = 210 km/tim.

1. Vilken är den högsta marschhöjd Du kan flyga på?

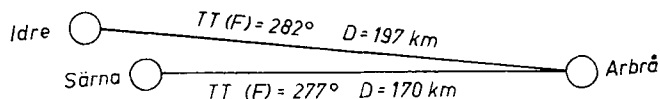
2. Beräkna kompasskursen och flygtiden för sträckan?

När Du flugit på den uträknade kompasskursen 50 minuter befinner Du Dig över Särna.

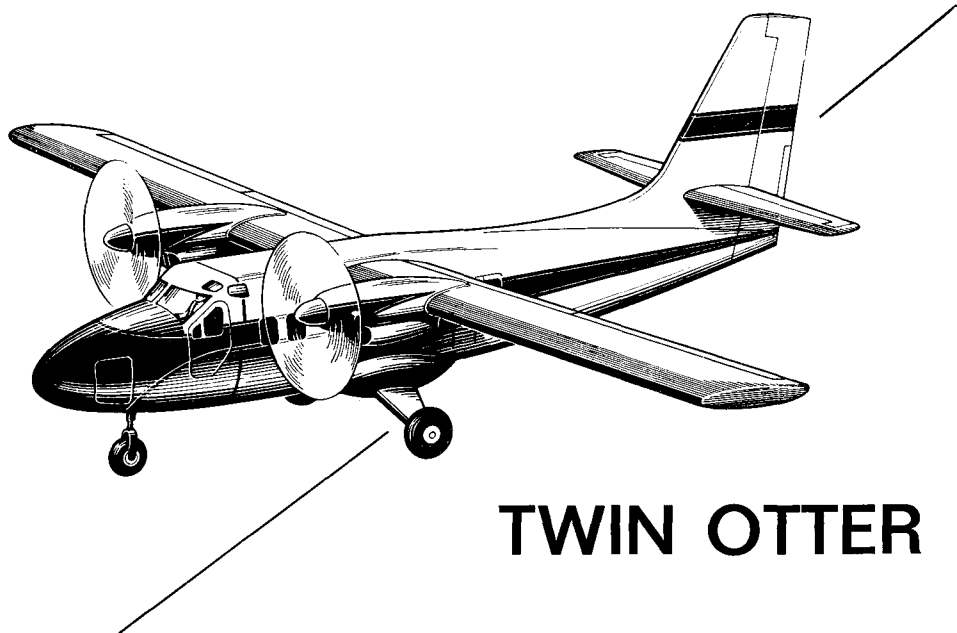
3. Beräkna verklig vind.

Kompletterande uppgifter för beräkningarnas utförande erhålls i nedanstående figur.

Lösning finns på sid 345.



När stråket endast är 300 meter heter flygplanet



TWIN OTTER

Twin Otter för passagerare- eller fraktrafik är ett flygplan, som är speciellt lämpat för flygfält med små dimensioner. Opererar även på gräsfält.

Passagerarantal: 13—19 st.

Max bet. last: 1815 kg.

Max marschfart: c:a 300 km/tim.

Motorer: 2 Pratt & Whitney PT6A-20 turboprop om vardera 575 hkr.

Kan levereras med hjul- eller sjöställ; komb. hjul/skidställ eller hjul/sjöställ.

THE DE HAVILLAND AIRCRAFT OF CANADA LTD

SVENSK REPRESENTANT:

AERO MATERIEL AB

GREV MAGNIGATAN 6, STOCKHOLM Ö - TEL. 23 49 30



De fem deltagande planen i Kalmar FKs rally.

RALLY MED 5 PLAN OCH 16 MAN

I juni i år genomförde Kalmar Flygklubb sitt årliga rally med fem flygplan och 16 deltagare på routen Kalmar—Norrköping—

ping—Stockholm—Västerås—Örebro—Torsby—Norrköping—Hultsfred—Kalmar.

De sexton deltagarna fördelades på två Piper Colt, två Cessna 172 och en Cessna 182. Under rallyts gång växlad flygplan efter praktiskt taget varje pass enligt ett schema så att samtliga omväxlande fick fungera som förare, navigatörer och som "tungt vägande last".

Rallyt — som blev en ar-

rangörsfullträff — gav deltagarna en mängd nyttiga erfarenheter. Till de mera remarkabla händelserna hörde landningen i Örebro; när alla så småningom kommit ner fick man veta att det rådde landningsförbud på fältet på grund av att en större försvarsutställning skulle öppnas där följande dag(!) Av någon anledning fick inte rallydeltagarna uppgift därom vid starten från Bromma.

NY VINDTUNNEL PÅ FLYGTEKNISKA

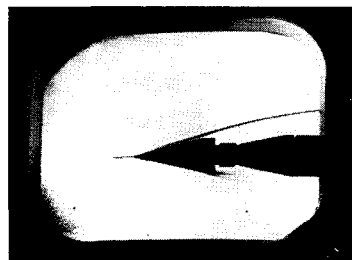
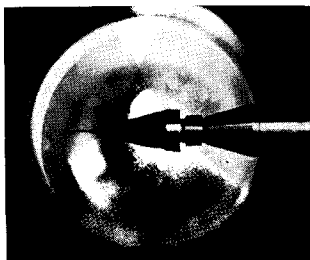
Europas största hypersonala vindtunnel invigdes av statsrådet Sven Andersson i slutet av oktober. Tunneln, som blivit internationellt uppmärksam, kan simulera strömningförhållanden kring kroppar som rör sig sju gånger så snabbt som ljudet.

Tunneln har huvudsakligen konstruerats vid FFA av bl a civilingenjör Bengt Reistad och överingenjör Curt Nelander.

Två 6-stegs kompressorer levererar luft med trycket 250 atmosfärer till den stora tryck-

enheten. Trycket reduceras till 120 atmosfärer varefter luften får expandera i dysan. Trycket sjunker samtidigt som hastig-

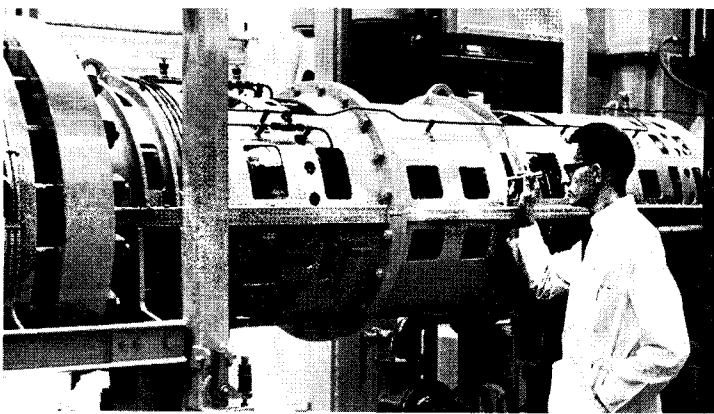
heten ökar till höga värden. Omedelbart efter utträdet ur dysan passerar luften den akustiska mätkroppen.



Ovan tv: Mätsond. Det runda hålet på bilden är dysans mynning. Sonden belyses med en kvicksilverångslampa som syns i bakgrunden.

Ovan th: På TV-skärmen studeras kompressionsstötarna kring mätsonden. Här visas invigningsförsöket, som utfördes vid Mach 7.

Tv: Mach 7-dysa. Den högtryckta luften kommer in från vänster, expanderar och går med hög hastighet mot mätsonden i mätkammaren som syns till höger.



DEN SORGELIGA...

(Forts fr sid 336)

te han, men satte samtidigt ballongen i gungning. Och mitt i oredan råkade någon trampa på en av fallskärmens linor...

Då släppte karbinhaken och den 80 kilo tunga skärmen föll med en duns till marken. Och samtidigt steg ballongen till väders med Rolla!

En åskådare rusade fram och högg tag i en av linorna, men måste släppa greppet innan någon kom till hjälp för att inte själv följa med ballongen upp.

Det blev plötsligt alldeles dödstyst!

Det gick som en stöt genom massan. De glada, feststämda människorna blev plötsligt alldeles stilla. Hurraropen bröts mitt i en stavelse och skratten fastnade i halsen. Bestörtningen var förlamande.

Det stod med ens klart vilken fruktansvärd situation Rolla befann sig i. Ballongen,

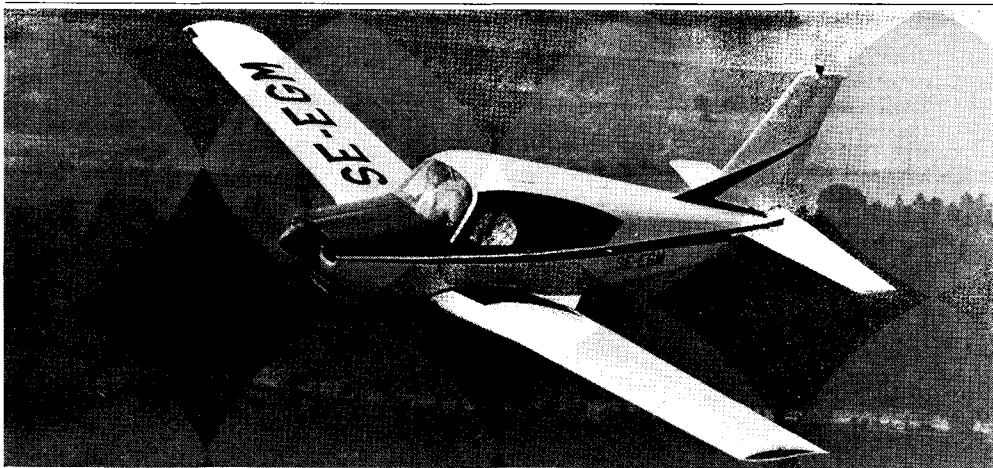
nu befriad från den extra tyngd som fallskärmen utgjorde, steg hastigt och under den dinglade Rolla hjälplös i sin ring. Någon skrek åt honom att hålla sig fast... "Men Rolla svängde med glädje och triumf i sitt unga och energiska ansigte mössan kring sitt hufvud", berättar den samtida skribenten.

Ballongen fortsatte snabbt att stiga samtidigt som den drev iväg över Gamla stan och Norrmalm, och när den förstämde folkmassan på Mosebacke för sista gången siktade den som en liten svart prick mot de röda kvällsskyarna, uppskattades höjden till 5 000 meter.

Hela Stockholm fick snabbt klart för sig vad som inträffat. Enligt Boberg, vars predikan sedermera trycktes, var hela Stockholm på benen och beskådade färden. "Mer än 100 000 ögon riktades i spänd och ångestfylld åskådning mot höj-

den, der ballongen, lik en dödsannons, gled in i molnens regioner", för att nu använda Bobergs egna målande ord. Bud gick också till kungen, som omedelbart gav order om att de fåtaliga telefonstationerna runt Stockholm skulle kontaktas. Men inte hos en enda fick man svar. Stationerna stängde klockan 9 och efter detta klockslag gick inte ens kungens signaler fram. Enligt en uppgift lät Oscar II emellertid bemanna sin jakt och hela natten låg den vid Skeppsholmen med ången uppe, klar att bege sig ut ifall rapporter ingick om att ballongen drev ut över havet.

Det kom många rapporter den natten. Många och motsägande. En del påstod att ballongen drev norr ut, andra väster ut, men även rapporter om att den siktats både söder- och österut ingick. Men kungens jakt låg kvar vid kaj ännu när dagen grydde, och då ha-



ÄNNU SNABBARE!

NY VERSION MED 180 HK

MARSCHFART 260 KM/TIM

FCA  **FLYGCENTRUM AB**

GARDAN
Horizon

BROMMA FLYGPLATS

Bromma 10, tel: 08/28 52 05

de man givit upp hoppet att kunna göra någonting för Rolla.

Vad Rolla gjorde eller tänkte när han svävade bort i natten vet ingen. Han hade ingen skärm, ingen korg, ingen ballast och ingen möjlighet att manövrera ballongen. Hans situation var ohygglig; medan han fördes bort av nattens vindar, klamrade han sig fast i ringen och bärninorna med armar som stelnat av minskat blodomlopp och utmattning. Och därtill kom att han måste ha plågats av syrebristen och kölden på den stora höjden. Och av skräcken.

Under sig såg han jorden tonas bort av sommarnatten, som suddade ut konturer och landmärken och ersatte dem med ett mjukt dunkelblått mörker. I norr såg han himlen färgas röd av solen under horisonten och kanhända levde han så länge att han fick se en ny dag bryta in. Han måste ha insett att han aldrig skulle

komma levande ur denna situation. Över sig kunde han se ballongen växa i omfång genom det minskande yttre trycket, och kanske såg han den också krympa igen medan den allt hastigare föll mot jorden.

Vad var det då som hände? Jo, ballongen hade bärförmåga upp till en viss höjd. Hur högt vet man inte. Under stigningen utvidgades gasen på grund av det minskande yttre trycket mot ballonghöljet och pressades så småningom ut genom påfyllningshålet nedtill. Om detta inte hade varit öppet skulle höljet ha sprängts.

När ballongen nått sin topphöjd slutade den stiga och började istället sakta sjunka. Sjönk sedan allt hastigare alltefter som det yttre trycket ökade med minskad höjd. Höljet pressades samman, gasen kramade ur, ballongen förlorade sin bärkraft, antog alltmer droppform och föll slutligen

som en sten.

Om Rolla levde så länge slog han ihjäl sig. Och om han trots allt klarade fallet så drunknade han. Ty han föll i havet. Men kanske dog han långt tidigare av syrebrist, av utmattning eller kanske frös han ihjäl. Eller av dessa samverkande orsaker. Om det nu inte var skräcken som kom hans hjärta att stanna. Han visste ju ändå, från det ögonblick fallskärmen föll av vid startplatsen, att han var räddningslöst förlorad.

Han hittades dagen därpå med sin fallskärm på Saxarfjärden mellan Värmdön och Ljusterö, drygt 5 mil från Stocknolm. En fiskare fann honom flytande med huvud och ben under vattnet men med bålen buren av en korkgördel, som knutits på honom strax före starten.

Trots att beskedet om Rollas öde snabbt spreds försökte innehavaren av Mosebacke på fredagskvällen locka folk till

SOLBERG CESSNA

En konstellation sedan länge välkänd i flygkretsar — inte bara i Sverige.

CESSNA representerar idag det bästa och ledande inom branschen.

Solberg Flyg AB har i många år — inte utan framgång — svarat för försäljning och service av CESSNA i Sverige.

Värdesätter Ni säkerhet, ekonomi och service — då väljer Ni CESSNA och SOLBERGS.

SOLBERG FLYG AB

BULLTOFTA FLYGPLATS, FACK 16017, MALMÖ 16 • Telefon 040/93 08 17, 93 08 18

restaurangen genom ett falskt rykte att Rolla levde och skulle göra en ny uppstigning samma afton. Tusentals människor samlades, men istället för ballonguppstigning fick de se en ångbåt med flaggan på halv stång sakta glida in genom hamninloppet. När folkmassan fick klart för sig att det var Rollas lik som låg under presenningen på fördäck försökte den tom borda fartyget då detta passerade Slussen, ett företag som dock misslyckades. "Oviljan mot innehafvarne av Mosebacke etablissement är stor och synes af allt att döma vara välförtjent", säger en samtida skribent.

När kapten Rolla några dagar senare begravdes i ryska kapellet i Stockholm mötte väldiga människomassor upp för att följa sin hjälte på den sista färden.

Rollas uppstigningar kom att i vårt land utgöra höjdpunkten på ballongepoken. Han var ingalunda den förste ballongsegelaren här och heller inte den siste, men ingen varken förr eller senare, har så till den grad kunnat engagera massorna som denne sammetsögde, blyge yngling.

På det året före öppnade vaxkabinettet Svenska Panoptikon var Rolla givetvis självskriven. Och i kabinettets "Vägvisare 1901" kan man blä läsa: "Luftsegelaren kapten Rolla... på vars graf så många damer strödde så många blommor. Han finnes utställd i den luftsegelarekostym, han vid olycks-tillfället var iklädd och med samma fallskärm, vars för tidiga nedfallande från ballongen vållade hans död".

Rolla var inte bara "hot stoff" för dåtidens tidningar, krönikörer och — som nämnts — predikanter. Även sk "naturpoeter" fann i honom ett tacksamt objekt för "sorgeqväden", vilka snabbt hopkomna och utgivna medan förstämningen ännu lägrade sig i sin-nena, lär ha haft god åtgång. En av dessa "poeter", C. Smitt,

Beskattning av flygplan

använt såväl för kommersiell som för privat flygning samt grunder för avskrivning

Vid Nordiska Flygförbundets möte i Stockholm den 13—14 nov 1965 hade Kongelig Dansk Aeroklub tagit upp frågan om hur man i Sverige från skattemyndigheternas sida ser på rubricerade spörsmål. Av KSAK gjorda undersökningar har givit vid handen, att några speciella bestämmelser för flygplan i detta avseende inte finns. Inte heller syns några rättsutslag finnas. Närmast torde jämförelse kunna göras med motsvarande bestämmelser som gäller vid beskattningen av bilar. Härvid gäller, att de totala årskostnaderna inklusive avskrivning fördelas på kommersiell resp privat användning med hänsyn till antal körda mil under året. Vid tillämp-

ning av enahanda normer för flygplan fördelas total flygtid under året på kommersiell resp privat flygning, varefter årskostnaden för resp kategori fastställs på grundval härav.

Vid beräkning av avskrivningen har med hänsyn till bl a den förlängning av livslängden, som äger rum genom större motor- och flygplanöversyner, beskattningsmyndigheten vid en länsstyrelse godkänt en avskrivning under fem år ned till 50 % av anskaffningsvärdet, varefter rätten till avskrivning vid taxeringen upphört. Ett flygplan anskaffat för t ex 400 000 har sålunda fått avskrivas med 10 %, dvs 40 000 under fem år, dvs 200 000 kr.

Då det gäller flygklubbar, som inte driver rörelse i skatterättslig mening gäller i princip bokföringslagens föreskrifter. I § 9 anges: "Tillgångar, avsedda till stadigvarande bruk för den bokföringsskyldige, må dock upptagas till det belopp, vartill kostnaderna för deras anskaffning eller tillverkning uppgått, ehuru verkliga värdet är lägre än detta belopp. Ity fall skall dock därå ärligen avskrivas det belopp, som motsvarar tillgångarnas av ålder och nyttjande eller annan därmed jämförlig orsak uppkomna värdeminskning." Uppåttas tillgångar, som här avses vid slutet av det räkenskapsår, varunder de anskaffats eller tillverkats, till högre belopp än det, vartill kostnaderna för deras anskaffning eller tillverkning uppgått, eller åsätts dylika tillgångar högre värde än i närmast föregående balansräkning, skall i balansräkningen

gav ut ett 4-sidigt häfte à 10 öre (idag får man betala 30—40 kr för ett gulnat och mossigt exemplar) med två dikter — "Emellan himmel och jord eller Kapten Rollas öde" samt "Kapten Rollas längtan". Ur den förstnämnda dikten, som fö skall sjungas till melodin "Du klagar men du klagar dumt" (om någon till äventyrs kan den), citeras här tredje versen såsom en sammanfattning och avslutning på historien om den djerfe luftsegelaren.

*Den korta tid du i vårt land
Fick visa din person —
Var nog att värfva quinnans
hand*

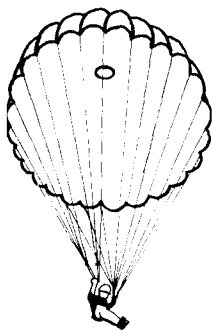
*Igenom grand façon.
Din ädla blick — och sättet
se'n —*

*Förtjuste litet hvar.
Men kort blef tiden din här
re'n*

Och stoftet hvilar kvar.

Forts på sid 345

FALLSKÄRMS SPORT



Para Commander — fallskärm med glidtal över ett

*Den första fallskärmen med högre glidtal än ett
har provats i Sverige
och befunnits mycket bra och välkommen.*



Hans Falckerhorn, svensk pionjär i
Para Commander.

Skärmen ifråga visades för första gången 1961 i USA i en tillverkning av Pioneer Parachute Co. Fallskärmen testades mycket hårt av det amerikanska landslaget och lanserades på världsmarknaden 1964 i samband med VM. De första exemplaren inköptes i Sverige på våren 1965 och har under sommaren genomgått en noggrann testning av några av landets bästa hoppare.

Hopparen på väg mot sitt 15 cm stora landningsmärke behöver tid, styrmöjlighet och hög egendrivning på sin fallskärm för att lyckas helt. Dessa faktorer är väl tillgodosedade hos PC:n. Den kan roteras eller svängas, bromsas, och

pendlas. Och den kan miss-handlas så att den faller som en sten. Den låga sjunkhastigheten är resultatet av låg porositet och stor bärkraft. Bärkraften åstadkommes av ett system av slots, som släpper ut luftströmmar bakåt. Vid det neddragna topphålet sammanpressas den utströmmande luften och ger kalotten en mer "brukbar" aerodynamisk form. Fallskärmens ökade glidhastighet är en produkt av samma faktorer. Efter många styrvningar och teoretiska studier kom vi underfund med att PC:n — då båda styrhandtagen var neddragna strax under axellinjen — möjliggör sväng med ovanligt bra stabilitet.

Detta på grund av att ena sidan berövas litet av sin bärförmåga. Den andra sidan, som är nästan lika dämpad, kan därigenom inte öka sin hastighet och inte svinga hopparen utåt. Kalotten är manövrerad i nästan helt bromsat tillstånd till skillnad från mer konventionella fallskärmar.

Med sin fartreserv och obefintliga bromsförmåga måste PC:n hjälpas mot målet från sin unika anfallspunkt. Man måste således planera för en för kort landning när man bestämmer anfallspunkten. När så målet närmar sig finns möjlighet att öka framåtdrivningen om så behövs. På detta sätt blir landningshastigheten låg

MANOMECO

Flight Instrument Repair Station
Certificate No. 41

Årskontroller, reparationer och översyner av flyginstrument.

Snabba leveranser, humana priser.

Nyöversedda gyroinstrument till försäljning.

Box 645, Sundbyberg 6 - Tel. 08/296900

Med full broms och stabilitet mot märket.

och tiden för nödiga korrigeringar lång. Och stabiliteten maximal.

Dessa grundregler är nödvändiga ur säkerhetssynpunkt då häftiga och felaktiga rörelser kan medföra att bärkraften förändras eller förloras och fallskärmen stallar.

För att vara säker på symmetrisk behandling av styrlinorna håller man händerna framför axlarna så att de är i synfältet och med ca en meters mellanrum.

Med några rader som belyser Svenska Fallskärmklubbens testresultat skall sammanfattningsvis sägas att Para Commander idag är den fallskärm som ger den kunnige hopparen de bästa möjligheterna att nå sin efterlängtade "dead center" — landningen mitt på den lilla plattan med sin diameter om 15 cm.

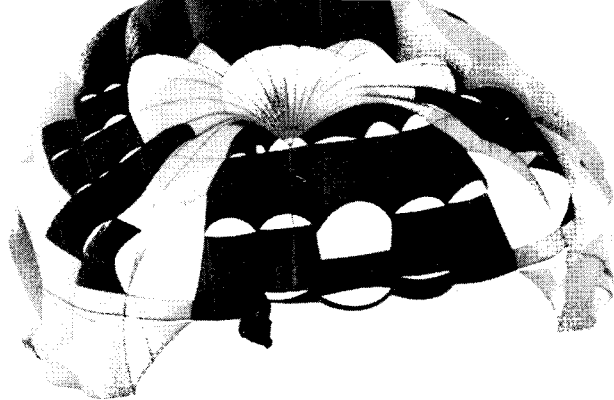
Nybörjarutbildning . . .

. . . i Stockholm:

Intresserade torde vända sig till
Ove Elvén, Grumsgatan 4 Farsta
tel 64 22 50

. . . i Göteborg:

Intresserade torde vända sig till
Rickard Henrysson, Skeppsbro-
platsen 1 Göteborg tel 13 17 67



the new high quality VHF portable radios



from COMMUNICATIONS AND ELECTRONICS

OBSTGARTENSTRASSE 15, PHONE 051 84 79 76, 8302 KLOTEN ZH SWITZERLAND

are the best of their category

Minneslista

Lösning till MÅNADENS PROBLEM

(Se sidan 336)

31.12.1965

Rapport från skogsbrandbevakningen 1965 (2 ex) till Statens Brandinspekt via KSAK.

Förnyelse av bevis för motorflygchefer och teknisk ansvariga. Bevisen insänds till KSAK.

10.1.1966

Önskemål om Flygvapnets deltagande i flygdagar insänds till KSAK.

11.1.1966

Flygtidsuppgifter för Riksför-säkringsverket 1965 insänds på särskilt formulär till KSAK.

15.1.1966

Anmälan till kurs för motorflygchefer.

Uppgift på deltagare till flyg-baschefsmöte på KSAK.

31.1.1966

Rapport ang motorflygverk-samheten insänds till KSAK.

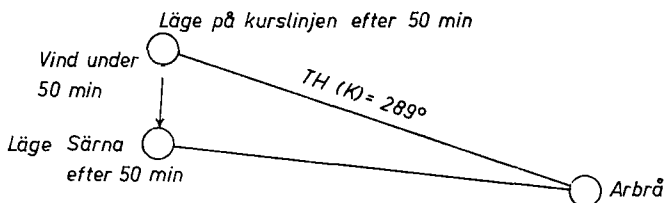
1. Du flyger utanför kontrol-lerat luftrum och skall då framföra Ditt flygplan så att vertikala avståndet till moln är minst 300 m. Då molnbasen var 1 500 m blir sålunda högs-ta marschhöjden 1 200 m. Dess-utom gäller, vid VFR-flyg-nings utanför kontrollerat luft-rum på en flyghöjd av lägst 300m, att horisontella avståndet till moln skall vara minst 1,5 km och flygsikten 8 km.

Med hänsyn till att flygning-ens under större delen av sträc-kan ej kan ske på en flyghöjd

av 900 m eller högre över mar-ken är kvadrantregeln ej till-lämplig. Flyger Du exempel-vis på 1350 m kommer Du för nära moln och flyger Du på 750 m kommer Du under 150 m eller i marken.

2. Kompasskursen blir 295° och flygtiden 57 min. Korrige-rar Du ej för missvisning och deviation, i detta fall -6°, innebär detta att Du kommer drygt 2 mil söder om Idre.

3. Verkliga vinden blir 5° och 24 knop (45 km/tim).

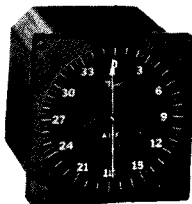
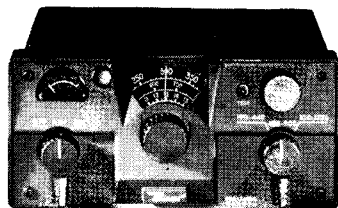


The Bendix Trophy Line för affärs- och allmänflyg

erbjuder en ny version av välkända radiokompassen ADF-T-12 B

ADF-T-12 C

med inbyggd tuningmeter
finns för omgående leverans.



Generalagent för: The Bendix Corporation, Bendix International Operation

HELSEMAN BIL-AERO AB · STOCKHOLM

FLYG- & INDUSTRIAVDELNINGEN, BOX 420 46, STOCKHOLM 42, Tel. 08/190480

SEGELFLYGCHEFSMOTET ...

Forts fr sid 318

de senaste året har flygplan-parken ökat med 24 flygplan. Chefsinstructören meddelade vidare att det under året har inträffat 23 haverier. Totala kostnaderna för dessa beräknas till 110 000 kronor. De flesta haverierna har inträffat under F-flygning.

KSAK planerar nästa år att

anordna SM i segelflyg. Vid en undersökning som tidigare gjorts inom klubbarna önskar flertalet att tävlingen skall hållas omkring månadsskiftet maj — juni.

För att ytterligare stimulera den högvärdiga segelflygningen föreslog KSAK att distrikts-tävlingar i segelflygning skulle anordnas 1966. Dessa tävlingar skulle även gälla som uttagning till SM 1967.

Trafikdirektör J G Karlsson, Luftfartsstyrelsen, redogjorde för aktuella flygtrafikproblem och planerade ändringar i kontrollerade luftrum, m m. Han rekommenderade att segelflygplanen så snart som möjligt förses med lämpliga radioanläggningar, så att segelflygning inom kontrollerat luftrum kan fortsätta i önskad omfattning.

Beträffande radio berättade Olle Berg och Per Giertsen om sina erfarenheter med radio i tävlingsammanhang och Yngve Axner orienterade mötet om de

erfarenheter som vunnits vid Jönköpings Flygklubb vid användning av olika typer av radioanläggningar.

BESKATTNING ...

Forts fr sid 341

anges med vilket belopp höjning skett.

Ett annat problem i sammanhanget är frågan om avdrag vid taxeringen för periodiska översynskostnader. Enligt gällande generella regler skall kostnaden i beskattningshänseende belasta det år utgiften gjorts. Detta kan betyda stora ojämheter i beskattningen mellan olika år. Det förekommer dock att beskattningsmyndigheterna godkänt ett system med avdrag vid taxeringen i samband med årliga avsättningar för kommande periodiska översynskostnader, varvid alltså skatten blivit mera jämnt fördelad mellan olika år.

Allmänflyget på Flygtekniska Föreningen

Den 19 januari kl 1830 har KSAK av Flygtekniska Föreningen inbjudits till Teknologföreningen, Brunkebergstorg 20, för att diskutera flygegenskaper, prestanda, instrumentering m m hos allmänflygets flygplan. Vi uppmanar medlemmarna att passa på detta unika tillfälle.

GAUERS

nya modell 6521

VHF 108–136 Mc/s

MV 530–1600 Kc/s

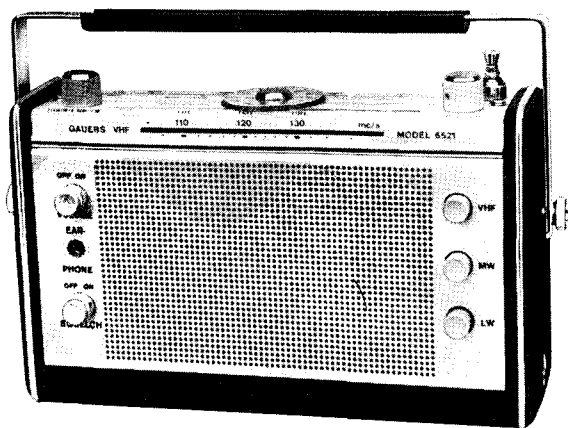
LV med flygfyr-frekvenserna 200–400 Kc/s

INKOPPLINGSBAR SQUELCH

Frekvensomkoppling med tryckknappar

Teleskopantenn och ferritantenn

8 stavbatterier à 1,5 V



Komplett 433 kr + oms

6 mån garanti, 10 dagars returrätt



MEDICINSKA & TEKNISKA INSTRUMENT

Ankdammsgatan 33, Solna • Tel. 08/27 35 36

T I L L S A L U

Handbok i radiotelefonering och -navigering

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

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

MOONEY MARK 21 1961

Total gångtid 1200 timmar. Motor grundöversedd. IFR-utrustad.

Lars T Clase

Arkivgatan 7, Göteborg. Tel kont.tid 031/17 60 30.

LINK-TRAINER

Reservdelar och tillbehör.

AB SIGNALMEKANO 33 20 08

Västmannagatan 74, Stockholm 6

Piper Tri Pacer och Piper PA 12 Cruiser

säljes.

Tel 08/35 40 18 efter 17.00 och 0756/243 41 Degramo.

TIGER MOTH

fullt flygklar. Nytt vingställ mont. 1963.
650 h kvar på motorn.

Borås Flygklubb, Box 664, Borås.

Tel 033/11 94 69 Larsson (kont.tid).

1965 Beech — Musketeer

165 hk, direktinsprutning, radio och ADF.
Ca 60 tim flygtid.

Säljes 15 % under ordinarie pris
(till värde motsvarande en Cessna 172 eller Piper Cherokee). Ny eller nästan ny Cessna 150 kan ev ingå i betalningen.

Vi önskar köpa begagnad eller ny

Debonair eller Cessna 180

Bechem, 5801 Hagen - Berchum/Germany
Tel 58 Hagen/Germany No 31051

BEGAGNADE FLYGPLAN

Cherokee 235 -64. Tot 100 tim. IFR. 118.000:—

Cherokee 235 -65. Tot 140 tim. Full mörker
utom radio 95.000:—

Cherokee 180 -64. Tot 700 tim. Full mörker,
VOR-ADF 75.000:—

Colt -61. 0-motor. Custom radio 26.000:—

MFI-Junior Från 28.000:—

Dessutom Cherokee, Tripacer, Cub, Colt, Pawnee,
Auster Terrier, Super Aero, Cessna, Morane Saulnier,
Mooney m fl märken till rekordlåga priser.

NYGE-AERO

Box 31, Nyköping - Tel 0155/825 20

Norseman till salu

2 MK IV och 1 MK VI. Den ena MK IV — monterad på flottörer — är nyöversedd och nylackerad, med 0-ställd flygkropp, motor, propeller och instrument. Dessutom säljes 1 Cessna 195, också nyöversedd, 0-ställd, nydukad och nylackerad.

FJELLFLY

Skien, Norge

BEGAGNADE FLYGPLAN

CESSNA 172, 1965 års modell. Helmålat, korrosions-
behandlat, mörkerutrustat. Radio MK XII med VOR.
Gångtid: ca 950 tim.

CESSNA 172, 1964 års modell. SJÖFORSTÄRKT. Hel-
mål, korrosionsbehandlat, mörkerutrustat. Radio: King
KY 95. ADF, T12B. Gångtid ca 900 tim.

CESSNA 172, 1964 års modell. Helmålat, korrosions-
behandlat, mörkerutrustat. Radio: MK XII med VOR,
ADF, T12B. Levereras med 0-ställd motor.

CESSNA 172, 1961 års modell. Helmålat, mörkerutrus-
tat, Lear ADF, Roaring Beacon. Motorgångtid sedan
grundöversyn ca 850 tim.

CESSNA 175, 1960 års modell. Helmålat, mörkerutrus-
tat, extratank. Radio: Narco Simplexer, Marker Beacon,
Lear ADF. Total gångtid: 425 tim.

CESSNA 210, 1960 års modell. Helmålat, fullständigt
IFR-utrustat. Tactair autopilot. Total gångtid: ca 650 tim.

SOLBERG FLYG AB

Bulltofta Flygplats, MALMÖ 16 Tel. 040/93 08 17, 93 08 18

Säljes eller bytes

Piper Cub J.2. Nybesiktigad. Gångtid på motor 65 hk
Continental 360 tim. Skidor medföljer.

Svar till tel 0970/228 55.

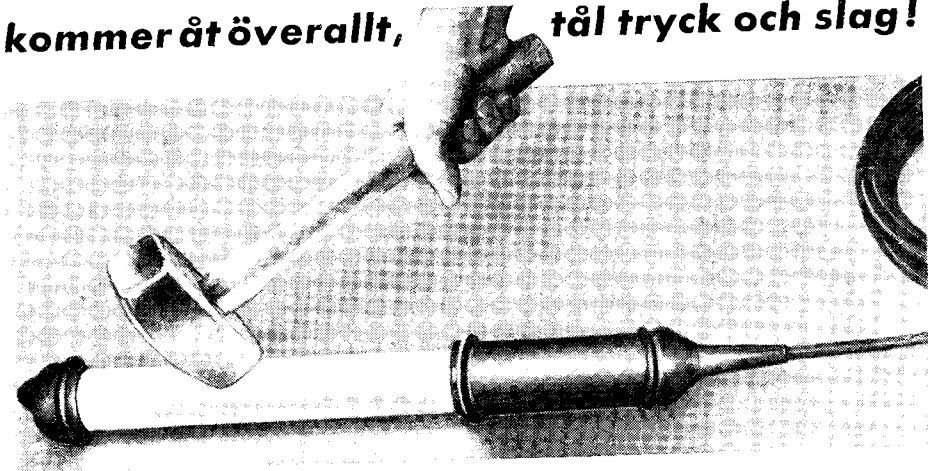
Duplicerat kompendium i navigation

omfattande kravet för privatflygcertifikat, kr 25:—.

J-O Vossman, Delsbo, tel 0653/151 51.

LYSRÖR- SLADDLAMPA

kommer åt överallt, tål tryck och slag!



är

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

har

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

Endast för växelström.

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

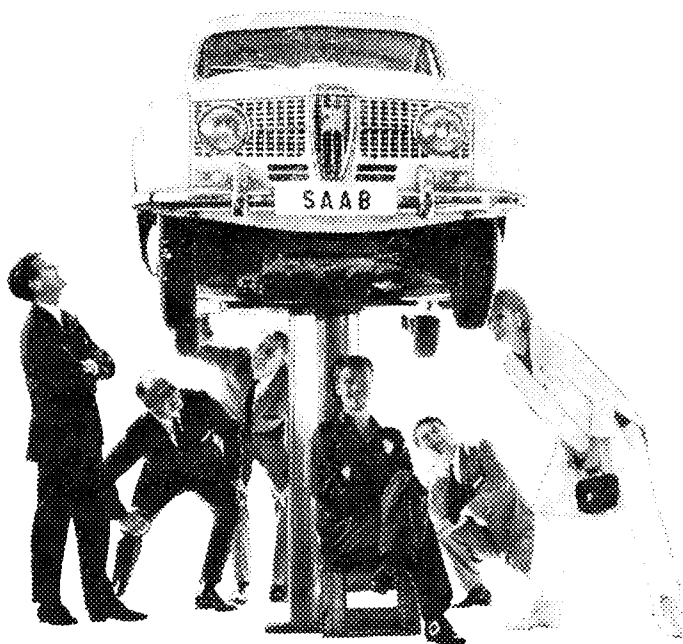
För 65 och 24 V, utan stickpropp, riktpreis 84,-.

Plus oms

ASEA

Allformatoravdelningen

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



Alla talar om...

nya MOTORN

med trippelförgasare

nya OLJAN

för 1 1/2-procentig inblandning

...nya

SAAB

— provkör själv så förstår Ni varför