

Småflyget i Civilförsvaret

1953 års Civilförvarsutrednings huvudbetänkande "Civilförsvarets organisation" är en diger volym på 468 sidor. 6 av dessa sidor behandlar "Utnyttjandet av helikopter och flygplan" och är av utomordentligt stort intresse för alla landets flygklubbar och certifikatinnehavare.

"Betydelsen av att civilförsvaret under krig har möjlighet att utnyttja flyg, främst långsamtgående flyg, för sin verksamhet har under senare tid allt mer uppmärksamats.", säger Utredningen och räknar upp en lång rad specialuppgifter, som väntar detta långsamtgående flyg, bl a i samband med rekognoscering, verkstälighet av utrymning, indikering av radioaktivitet och transporter.

I fortsättningen har emellertid Utredningen kommit att syssla nästan uteslutande med helikopterns användbarhet, med de konventionella småflygplanen behandlas mera periferiskt. Visst har helikoptern sina företrädare och visst finns det uppgifter för flyget inom civilförsvaret som oundgängligen kan kräva helikoptrar för att kunna lösas. Men å andra sidan kan man peka på en rad tjänster som ett lätt flygplan av konventionell typ klarar långt effektivare än helikoptern och i de fall där helikopter och småflygplan är tekniskt likvärdiga vinner småflygplanet med bred marginal på grund av sin väsentligt

Civilförvarsutredningens betänkande aktualiserar en Frivillig Flygkår

gynnsammare driftsekonomi. Vidare kan det knappast vara riktigt att basera en tjänstgöringsplan inom civilförsvaret på helikoptrar som inte finns disponibla, när de som bäst behövs. Det fåtal helikoptrar som finns i landet behövs nämligen på andra punkter i det totala försvaret.

I en skrivelse till Konungen den 17 oktober 1958 har KSAK därför föreslagit att lätta flyg-

plan skall komma till användning inom civilförsvaret. Skrivelsen som in extenso återges här nedan utmynnar i ett förslag om tillsättandet av en Frivillig Flygkår med fastställda planer för krigstjänstgöring.

Frivilliga Flygkåren skulle i fredstid innebära att en Kårchef, verksam inom KSAK, registrerar alla flygplan, förare och mekaniker samt svarar för att all personal specialtränas



NYTT TJEKISKT AFFÄRSFLYGPLAN

Ett nytt helmetallflygplan i klass med Piper Apache och Cessna 310, för att nämna ett par av de hos oss mest välkända tvåmotoriga affärsflygplanen, har visats vid den III. Maskinbyggnadsutställningen i Brno. Nykomlingen L 200 "Morava" är 5-sitsig och ut-

rustad med DK, varför den lämpar sig för utbildning. Trehjuls landställ med styrbart noshjul, lyxinredd kabin, radio och kabinvärme samt avisningsanordning för vingar och propeller ingår i utrustningen. Marschfarten är 260 km/t och räckvidden 1600 km.

för de uppgifter som kan tilldelas dem under krig.

KSAK:s skrivelse:

Till Konungen.

I 1953 års civilförsvarsutrednings huvudbetänkande beröres frågan om utnyttjande av helikoptrar och konventionella lätta flygplan. Dylika flygplan finnas främst inom privat- och sportflyget. I egenskap av riksorganisation för detta flyg har Kungl. svenska aeroklubben under de senaste åren ingående studerat frågan om användning av lätta flygplan i civilförsvarets tjänst och får med anledning härav i anslutning till ovanberörda betänkande i underdanighet framföra följande synpunkter.

I betänkandet understrykes angelägenheten av att civilförs-

svaret i krig har möjlighet att utnyttja flyg, främst långsamtgående flyg. I första hand räknar utredningen med helikoptrar och framhåller nödvändigheten av att ett visst antal helikoptrar redan i fred reserveras för civilförsvaret. Eftersom helikoptrar hittills är oprövade finner utredningen nödvändigt med en viss övnings- och försöksverksamhet samt finner att ett belopp av 130.000 kronor per år bör anvisas för tillhandahållande av flygmateriel för dylike verksamhet.

Likåså anser utredningen angeläget att dylike verksamhet bedrivs med konventionella flygplan. Därvid räknar utredningen med privata flygplan av lättare slag. Dock framhålls att tillgången på sådana plan för civilförsvaret är mycket begränsad, att en stor del är av äldre årgång och ej lämpade för ianspråktagande samt svårigheter ifråga om underhåll och reservdelar samt i övrigt på grund av flygplanens fördelning på ett flertal mindre flygklubbar eller företag. Utredningen uppstår ej frågan om anvisande av särskilda medel för erforderlig övnings- och försöksverksamhet och har ej heller framlagt något förslag för huru tillgången av privatflygplan bör utnyttjas.

Anledningen till att utredningen i fortsättningen uteslutande behandlar frågan om användning av helikoptern oaktat de höga kostnader som äro förenade härmed och det fåtal helikoptrar som kan påräknas synes vara att utredningen anser helikoptern avgjort överlägsen flygplanet, då det gäller att lösa för civilförsvaret ifrågakommande uppgifter. Någon jämförande bedömning mellan helikopterns och flygplanets användbarhet för lösende av dessa uppgifter har utredningen emellertid ej framlagt. Vidare synes utredningen vid sin bedömning ha utgått från dagens läge och ej tagit hänsyn varken till den flyg-

tekniska utvecklingen eller förändringar i flygplanbeståndet, ehuru tydliga tendenser kunna avläsas i båda dessa avseenden.

Vidkommande frågan om å ena sidan helikopterns och å andra sidan det konventionella flygplanets användbarhet och lämplighet för lösende av ifrågakommande civilförsvarsuppgifter må följande böra framhållas betr. de flyguppgifter som utredningen behandlat. Rekognoscering: Utredningen framhåller betydelsen av a-ningsflyg, speciellt av helikoptertyp för att erhålla en snabb överblick över utbredda skadeområden. Hårtill bör anmärkas, att denna uppgift i många fall med fördel kan lösas av ett konventionellt flygplan som kan flyga långsamt där så erfordras och vid behov med högre hastighet. Utrymningsaktioner: För övervakning och dirigering torde såväl helikopter som flygplan kunna användas. Vid en nyligen företagen evakueringsövning i Ålvsborgs län (Trollhättan) kom helikopter till användning. Enligt uppgift utgjorde helikopterns låga marschfart i vissa vissa avseenden ett handicap. Då det framhålls att man medelst högtalare mellan flyg och mark kan ge direktiv till personalen på marken må anmärkas att detta är en uppgift som lösts tillfredsställande med flygplan men ej helt lösts ifråga om helikoptrar, där motor- och rotorbullret är mycket besvärande. Indikering av riktaktivitet: Här kan det bli fråga om mycket omfattande flygverksamhet och långa flygsträckor. Uppgiften torde ofta bättre kunna lösas med många lätta flygplan. Transporter: Det konventionella flygplanets transportkapacitet och transportekonomi äro avgjort överlägsna helikopterns. I vissa fall kan krävas start och landning på ytterst begränsade utrymmen, varvid på nuvarande utvecklingsståndpunkt helikoptern är överlägsen.

Forts. sid. 4

BIDRAG UR HJÄLPFONDEN

Ansökan om bidrag från Svenska Flygares Riksförbunds Hjälppond, vilken förvaltas av KSAK, bör vara insända till KSAK:s styrelse senast den 1 december. Ansökan skall vara åtföljd av åldersbetyg och intyg som styrker behovet av understöd.

Bidrag kan utgå till:

a) flygare som blivit berövade sina existensmöjligheter eller fått sin arbetsoförmåga väsentligt nedsatt under i första hand yrkesutövning som flygare (flygplansbesättning, flygmekaniker).

b) änka, minderåriga barn (intill fyllda 16 år) och föräldrar till omkommen flygare enligt ovan, vilka för sin försörjning varit beroende av den avlidne.

KSAK förfogar i år även över ett bidrag från Kongelig Dansk Aeroklubb, vilket är avsett för understöd åt förolyckade skandinaviska flygares efterlevande hustrur eller barn och som i år avses utdelat i Sverige.

Skogsbrandflyget har inspekterats

KSAK:s generalsekreterare Nils Söderberg har med tff riksbrandinspektören sekreterare Stig Holmberg företagit en inspektionsresa till alla de skogsbrandbevakningsdistrikt som använder flyg. I rundresan deltog även Bengt C:son Bergman från KSAK.

KSAK:s och Brandinspektörens representanter sammanträdde på länsstyrelserna med representanter för dessa och för de flygklubbar som medverkat. Efter genomgång av erfarenheterna från sommarens skogsbrandbevakning diskuterades aktuella problem och riktlinjerna skisserades för verksamheten 1959.



Från sammanträdet på länsstyrelsen i Falun. Sittande fr h generalmajor Nils Söderberg (KSAK), sek. Stig Holmberg (Statens Brandinspektion) och civilförsvarsdirektören Wilmer Lundgren (Kopparbergs län). Stående flygbaschefen Evert Lundin (Kopparbergs län).

Guldvingen 1958 till 25-årsjubilerande flygklubb

Linköpings Flygklubb vann i år KSAK:s rikssegelflygtävling om Guldvingen vilken uppsattes 1948 av direktör Gösta Fraenckel. Det var klubbens tredje Guldvingeseger. Eskilstuna flygklubb, som hittills har vunnit Guldvingen fyra gånger kom i år på fjärde plats, medan fjolårsvinnaren Norrköpings automobil- och flygklubb i år blev tvåa.

Tävlingen har som vanligt pågått under månaderna mars—september och har omfattat höjdtävling, distans- och hastighetstävling.

Av medlemmarna i det segrande Linköpings-laget har Björn Flodén vunnit höjdtävlingen med 106 deltagare och Sven-Erik Lundin distanstävlingen med 34 deltagare. Hastighetstävlingen som omfattade 22 tävl. vanns av Jan Hallbäck, Aeroklubben i Malmö.

Tävlingens enda kvinnliga deltagare Gun-Britt Flodén, Linköpings flygklubb kom på trettonde plats i hastighetstävlingen.

Ingenjör Torsten Kreugers vandringspris som uppsattes 1946 har slutgiltigt erövrats av Halle-Hunnebergs flygklubb för lagseger i distansflygning.

Fullständiga resultatlistor har utsänts till samtliga anslutna flygklubbar.

Linköpings flygklubb har i samband med ansökan om statsbidrag till inköp av en tredje Bergfalke skickat KSAK en preliminär rapport över segelflygverksamheten under 1958.

Rapporten berättar om sammanlagt 142 utbildningsetapper, diplom och certifikat som krävt 2210 starter och 704 flygtimmar under året.

37 medlemmar har klarat A-etappen i segelflygutbildning-

en, 36 medlemmar B-etappen och 36 medlemmar har avlagt proven för C-diplom. 2 silver-C redovisas och slutligen inte mindre än 31 S-certifikat. Guldvingesegern var sannerligen välförtjänt av Linköpings Flygklubb.

KSAK-NYTT gratulerar alldeles särskilt hjärtligt när Linköpings Flygklubb den 22 november fyller 25 år — och hela det svenska privatflyget deltar i lyckönskningarna.

ÄLLEBERG 1958

Preliminärt har bestämts att Ällebergssäsongen nästa år kommer att omfatta tiden 8 juni—16 augusti.

Forts. fr. sid. 2

Vidkommande den tekniska utvecklingen må framhållas att denna fortskrider mycket snabbt och nu över hela världen är inriktad på att få fram typer av flygplan som har i stort sett samma begränsade krav på start- och landningsutrymme som helikoptern och som kan flyga mycket långsamt. De komma sålunda att förena såväl helikopterns som det konventionella flygplanets fördelar. Redan nu finnas flygplantyper som har dessa egenskaper och man torde kunna räkna med att även flygklubbar och mindre företag komma att anskaffa dylika flygplan.

Sammanfattningsvis må sålunda framhållas att de flesta uppgifter för civilförsvarsflyget bör kunna lösas av konventionella flygplan av lämplig typ även om helikoptrar i vissa avseenden kan vara att föredraga på grund av lägre minimifart eller förmågan att kunna stå stilla i luften. Den tekniska utvecklingen kommer att alltmer utjämna skillnaden i detta avseende mellan helikoptern och flygplanet. Helikopterns låga maximifart är en avgjord nackdel och i många fall är det konventionella flygplanet att föredraga.

Vidkommande den av utredningen berörda frågan ang beståndet av flygplan är det riktigt som utredningen framhåller, att ett flertal av inom landet nu befintliga flygplan är av äldre årgång och att antalet typer är stort, vilket medfört vissa svårigheter betr underhållet. Utredningen synes emellertid ej ha beaktat att detta förhållande har ändrats under de senaste åren och att tendensen nu visar en markant förbättring betr flygplanbeståndet. Det privata flygintresset visar en kraftig stegring. Detta visar sig i nybildning av flygklubbar, anläggning av småflygplatser och ökad utbildningsverksamhet. Det årliga antalet nyutbildade privat-

flygare har under de senaste åren tredubblats. Detta förhållande har stimulerat till en ökad anskaffning av lätta flygplan. En nackdel är emellertid att flygplanbeståndet utgöres av ett stort antal typer. Aeroklubben har emellertid verkat för en standardisering och anskaffning av sådana typer som äro lämpade för försvars- och civilförsvarsuppgifter. Detta kan emellertid medföra någon fördyring av flygplanen. Genom lämpliga stödåtgärder från statsmakernas sida bör anskaffningen med tämligen små medel kunna inriktas på sådana flygplantyper, som lämpa sig för här ifrågakommande uppgifter. Det må i detta sammanhang framhållas att inom landet pågår konstruktion av ett 4-sitsigt flygplan avsett för flygklubbar, småföretag och privatbruk, konstruerat med hänsyn till att på bästa sätt kunna lösa uppgifter för försvar och civilförsvar. Anskaffningskostnaden för detta flygplan beräknas till 40.000—50.000 kronor och driftskostnaden till omkring 75 kronor per flygtimme, vilket ligger mellan en femtedel och en tiondel av motsvarande kostnader för en 4-sitsig helikopter.

Utredningen framhåller som en nackdel att de flygplan som kunna tänkas bli tagna i anspråk för civilförsvar är fördelade på ett flertal mindre klubbar och företag. Detta förhållande synes tvärtom innebära betydande fördelar. Behov av flyg för civilförsvarets räkning såväl i krig som för fredsövningar torde förligga i alla delar av landet. Det måste därför vara värdefullt att beståndet av lätta flygplan är fördelat över hela landet. Sålunda finnes inom varje län eller flera flygklubbar. Därast dessa flygplan tagas i anspråk för civilförsvarets räkning kommer personalen att tjänstgöra inom en trakt med vilken den är väl förtrogen, vilket synes vara av den allra största

betydelse. Förhållandet är vidare fördelaktigt ur beredskapssynpunkt samt ur kostnadsynpunkt då det gäller fredsövningar.

Då det gäller att bedöma frågan hurvida privatflyget är lämpat att lösa de uppgifter civilförsvar et kräver måste hänsyn tagas till såväl flygplanens som den flygande personalens lämplighet. Bedömningen bör vidare grundas på praktiska erfarenheter och försök. Sådana erfarenheter föreligga inom ett område som ligger civilförsvarets flyguppgifter mycket nära. I enlighet med nädligt medgivande har försök med skogsbrandbevakning från flygplan utförts under de fyra senaste åren i Gävleborgs län (4 år), Kopparbergs och Jämtlands län (3 år), Västmanlands län (2 år) samt Värmlands län (1 år). Flygbevakningen har utförts av inom resp län verksamma flygklubbar, åtta till antalet, vilka var och en avdelat en flyggrupp för verksamheten ifråga. I dessa grupper har (1958) ingått sammanlagt 25 flygplan. Flyggruppchefer resp flygförare ha varit uttagna bland klubbarnas egna medlemmar. Verksamheten har gått ut på att upptäcka och lokalisera skogsbränder, fastställa brandens spridning och skadornas omfattning samt vägleda släckningsaktionerna. Flygplanen har varit utrustade med kortvågsradio av civilförsvarets modell. Förbindelse har upprätthållits med ryövande brand- och polismyndighet. Observationer och rapporttjänst har ombesörjts av förarna själva. Särskilda observatörer eller signalister ha således ej behövt medfölja. Flygförarna ha bedrivit verksamheten utan ersättning.

Erfarenheterna från denna försöksverksamhet som under innevarande år inneburit bevakning av ett område som i storlek motsvarar nära en fjärdedel av hela landets areal torde ha visat att huvuddelen

Forts. sid. 6

Motorflygchefer och tekniskt ansvariga



TEODOR NILSSON
Motorflygchef **M-4**
vid **Malungs Fk.**
f: 31.12.13. A-cert. 3465.
Servicechef.
Adress: Malung.
Tel.: bost. 242, arb. 10 50.

ALGOT EDVARDSSON

Tekniskt ansvarig **T-4**
vid **Malungs Fk.**
f: 8.4.11. A-cert. 3425.
Fabrikör.
Adress: Malungfors.
Tel.: bost. 270 14, arb. ankn.



ROLF ANDERSSON
Motorflygchef **M-5**
vid **Stockholms Sfk.**
f: 27.8.30. A-cert. 2379. S-cert. 654.
Ingenjör.
Adress: Vitalisvägen 11, n. b., Stockholm.
Tel.: arb. 34 00 00 ankn. 357.

KURT KLAUSSON

Motorflygchef **M-6**
vid **Aeroklubben i Göteborg.**
f: 23.5.22. C-cert. 63. Flyglärarebev. 67.
Flyglärare.
Adress: Syster Estrids gata 5, Göteborg C.
Tel.: bost. 20 32 62, arb. 23 68 33.



RESEMekaniker sökes

Det föreligger f. n. ett stort behov av kompetenta mekaniker (med Lfs-certifikat) både bland motor- och segelflygklubbarna. För att klara den minst sagt besvärliga situationen har man diskuterat olika sätt att lösa klubbarnas mekanikerproblem. Under hand har man beslutat inventera mekanikertillgången i landet. Därför har KSAK i dagarna tillskrivit innehavare av mekanikercertifikat för aktuella flyg-

plantyper och frågat om de vore villiga att vid behov tjänstgöra som resemekaniker. De som accepterar förslaget kommer att införas i en adresslista, som sammanställts av KSAK och som distribueras till samtliga anslutna flygklubbar.

GRISEN I SÄCKEN

En av KSAK:s större flygklubbar har blivit skändligen lurad i samband med inköp av ett begagnat flygplan från utlandet. Man hade förlitat sig

på att det utfärdade luftvärldighetsbeviset skulle innebära en kvalitetsgaranti. Besiktningen efter framkomsten gav emellertid vid handen att flygklubben gjort en mycket dålig affär.

Luftfartsstyrelsen påpekar, att utfärdandet av ett luftvärldighetsbevis garanterar flygplanets skick vid besiktningstillfället men att möjlighet till vanvård mellan besiktningarna givetvis måste förutsättas av köparen. I INFO 44/58 har luftfartsstyrelsen anvisat vilka uppgifter som en flygplansspekulant före inköpet måste införda om det salubjudna flygplanet för att luftfartsstyrelsen skall kunna bedöma luftvärldigheten.

Klubbarna uppmanas att taga lärdom av det inträffade och att alltid föranstalta om sakkunnig besiktning av de flygplan man avser att inköpa från utlandet när tullfriheten träder i kraft 1 januari.

NYTTOFLYGETS FLYGPLATSER

Förra numrets presentation av de officiella nyttoflygplatserna i landet har livligt uppskattats av privatflygarna. Ett särtryck har iordningställt som tillhandahålles av KSAK.

Det finns emellertid andra flygplatser, bl a privatägda flygstråk, som inte kommit med i förteckningen och nu utlyser KSAK-NYTT en stor flygplansjakt bland läsarna.

Vem känner till någon flygplats, användbar för nyttoflyget, som inte fanns med i förteckningen i förra numret av KSAK-NYTT?

Tips om dylika flygplatser bör snarast insändas till KSAK. Meddelandet bör innehålla de uppgifter som under rubrikerna 1—7 intagits beträffande de officiella flygplatserna och dessutom kompletterande uppgifter i den utsträckning som kan anses lämpligt.

av de flyguppgifter som i krig böra utföras för civilförsvarets räkning med fördel kunna genomföras med sådana flygplan som användas inom privatflyget samt av personal som finnes inom flygklubbarna. Vidare må beaktas att flygklubbarna äro spridda över hela landet, varför för civilförsvaret erforderliga flyggrupper böra kunna uppsättas inom varje län och vid varje undsättningskår om så kräves.

Inom aeroklubben har studerats frågan angående lämplig organisation för att tillvarata den tillgång som finnes inom landet av lätta flygplan och flygförare lämpliga att ställas i civilförsvarets tjänst. En lämplig lösning torde vara att upprätta en till aeroklubben ansluten frivillig flygkår i vilken flygplan och förare registreras och som i krig och för fredsövningar uppsätter de erforderliga flyggrupperna.

Man torde ej heller böra bortse från den betydelse inrättandet av en frivillig flygkår för civilförsvarets räkning skulle få för skogsbrandbevakningen. Det årliga anslaget på driftsbudgeten för denna bevakning uppgår till 260.000 kronor. Inom denna kostnadsram beräknas en effektiv flygbevakning kunna ordnas. Utöver detta anslag tillkommer avsevärda belopp för nybyggnad och underhåll av brandtorn. Vid övergång helt till flygbevakning kunna sistnämnda kostnader inbesparas genom att tornsystemet slopas. En dylik åtgärd torde emellertid kräva garanti för att flygbevakning kan fortgå såsom en frivillig insats från flygklubbarnas sida utan annan ersättning än självkostnaderna för flygverksamheten. Dessutom erfordras garanti för att flygplan, förare och bränsle kan disponeras i krig. Bästa förutsättningen för sådan garanti torde vara tillkomsten av en

Rea - jet

Kommuniké från Tekniska Nomenklaturcentralen

Genom den snabba tekniska utvecklingen på reaktionsmotorområdet — hän mot raketdrift — har flera slags motorer med olika lösningar av reaktionskraftens utnyttjande kommit till användning i flygplan.

Propellermotor	{ Kolvmotor Turbopropmotor (turbopropellermotor)	
Rea(ktions)motor (strålmotor)	{ Jetmotor (luftstrålmotor) Raketmotor	{ Turbojetmotor Rammotor Pulsmotor
		{ Vätskeraketmotor Krutraketmotor

Härav framgår att ordleden "jet" icke ersätter "rea", utan att reaktionsmotor eller reamotor fortfarande har kvar sin betydelse av motor där reaktionskraften utnyttjas. Ordet reaktionsmotor eller reamotor kommer således alltjämt att begagnas som gemensam term för detta slag av motorer. Benämningar innehållande "jet"

Den ursprungliga luftstrålmotorn har nu bl a två nya varianter, och raketmotorer har tillkommit. En ny klassificering av motorerna har blivit nödvändiga. Kungl. Flygförvaltningen har därför i samråd med TNC fastställt följande indelning av och nomenklatur för flygmotorer:

inskränker sig till kategorin luftstrålmotorer och den speciella typen turbojetmotor.

Vi är också eniga om att icke rekommendera "jet" som självständigt ord eller i sammansättningar, där "jet" i betydelsen "luftstrål" skall vara ologiskt eller röna allvarliga språkliga invändningar.

frivillig flygkår med fastställda planer för krigstjänstgöring.

Enär behovet av flyg för civilförsvarets räkning i endast ringa mån kan tillgodose genom av civilförvarsutredningen föreslagna åtgärder och enär det synes möjligt att genom enkla åtgärder tillgodose nämnda behov i full utsträckning får aeroklubben med hänvisning till vad ovan anförts i underdånighet hemställa det täcktes Eders Kungl. Maj:t att i samband med frågan om civilförsvarets organisation ompröva frågan om tillvaratagande för civilförsvaret av den tillgång som privata flygplan och förare utgör ävensom frågan om lämpliga stödåtgärder

för att skapa en för detta ändamål lämplig fast och effektiv organisation.

Underdånigst
N Söderberg
Generalsekreterare

Före ingivandet av denna skrivelse tog KSAK samråd med försvarsstaben och chefen för flygvapnet, vilka till alla delar biträder förslaget.

Civilförvarsstyrelsen har i särskild skrivelse till Kungl. Maj:t yttrat sig över KSAK-förslaget. Under hänvisning till pågående undersökningar konstaterar Styrelsen att helikopterrarna visserligen bör ges företräde vid lösandet av speciella rekognosceringsuppgifter, sär-

skilt i de tre största städerna, men att småflygplan av konventionell typ har en stor uppgift att fylla. Styrelsen förklarar vidare att den av KSAK föreslagna Frivilliga Flygkåren synes "... väl tillgodose de allmänna krav man från civilförsvarssynpunkt kan ställa i fråga om sportflyg". Styrelsen preciserar även kraven på de flygplantyper som kan komma till användning.

Utgångspunkt för Civilförsvarsstyrelsens skrivelse:

Till Konungen.

Styrelsen har under budgetåret 1957—58 bedrivit försöksverksamhet med helikoptrar och flygplan. Praktiska flygförsök har därvid huvudsakligen utförts med helikoptrar och militära skolflygplan. Endast i mycket begränsad utsträckning har sportflygplan kommit till användning. Sty-

relsen saknar därför ännu i huvudsak praktiskt erfarenhet, när det gäller att bedöma dessas användbarhet för civilförsvarsändamål. Försöksverksamheten under innevarande år kommer i stor utsträckning att inriktas på just denna fråga.

Med utgångspunkt från de gjorda försöken och utländska erfarenheter kan dock redan nu sägas, att såväl helikoptrar som sportflygplan måste anses synnerligen användbara för det ändamål, som det här främst är fråga om — ledning och rekognoscering från luften.

Helikopterns oberoende av start- och landningssträcka samt förmåga att stå stilla i luften gör, att den i vissa sammanhang måste anses överlägsen sportflygplanet. Emellertid förekommer fall, då sportflygplanet är att förordas, t ex vid trafikövervakning över stora områden i samband med utrymning. Vidare synes man med ett sportflygplan på ett

godtagbart sätt kunna lösa många civilförsvarsuppgifter, där en helikopter i och för sig — om man bortser från de höga driftskostnaderna — vore att föredra.

Hittills gjorda försök visar emellertid att tekniska svårigheter föreligger, när det gäller att från helikopter till markstation överföra TV-bilder liksom att genom högtalare i helikopter meddela informationer till marken. Styrelsens försöksverksamhet inriktas för närvarande bl a på att lösa detta problem, och det kan förväntas att omkring 1/7 1959 ett underlag föreligger som bl a klarlägger såväl helikopterns som sportflygplanets användbarhet i dessa avseenden.

Det synes som om helikopterns prestanda gör, att den i flertalet fall kan anses mera användbar än sportflygplanet för civilförsvarsändamål. Styrelsen är emellertid medveten

PIPER
plan ur en säker serie

Super Cub

Tri-Pacer

Comanche

Apache

Generalagent **ANA-FLYG** tel. 17700 Nyköping

ZUGVOGEL IV

om den mycket begränsade tillgången på helikoptrar i landet och de stora svårigheterna för civilförsvaret att i krig få disponera sådana.

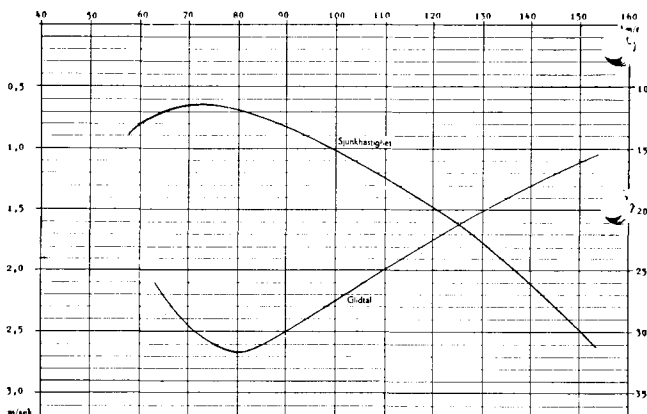
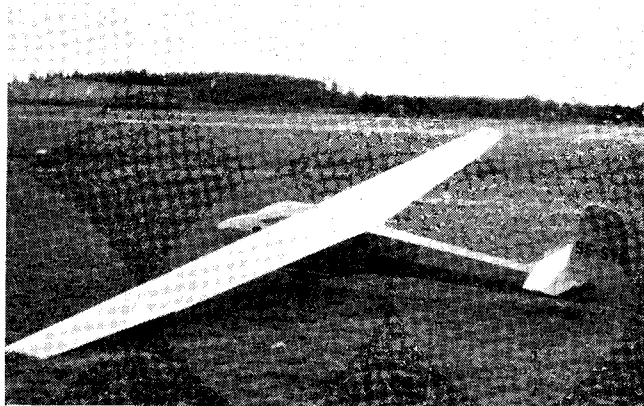
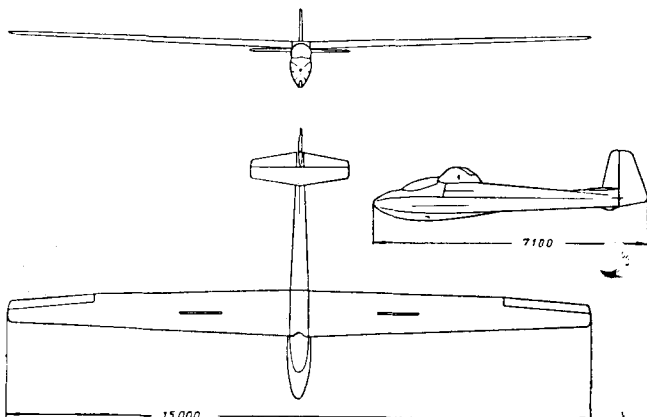
Därför torde det i det fortsatta planläggningsarbetet bli nödvändigt att helikoptrar i första hand avses för vissa speciella lednings- och rekognosceringsuppgifter i de tre största städerna, medan sportflygplan utnyttjas för övriga uppgifter.

Väsentligt är att det redan i fredstid skapas garantier för att civilförsvaret i krig kommer att disponera de erforderliga resurserna — både beträffande helikoptrar och sportflyg. Detta har ännu ej skett.

Den av KSAK föreslagna organisationen synes, enligt styrelsens mening, väl tillgodose de allmänna krav man från civilförvarssynpunkt kan ställa i fråga om sportflyg. Det måste anses synnerligen värdefullt att redan i fred grunden till en över hela landet förgrenad krigsorganisation finnes. Härigenom kan regionala och lokala civilförvarssmyndigheter få möjlighet förbereda sig för sina krigsuppgifter tillsammans med för ändamålet krigsplacerade flygförare och med utnyttjande av för beredskap och krig avsedd flygmateriel. Av stor betydelse är att i fredstid erforderlig utbildning samt erforderliga försöks- och tillämpningsövningar med sportflyg ej torde bli särskilt kostsamma — till skillnad mot motsvarande verksamhet med helikoptrar.

Styrelsen vill slutligen framhålla nödvändigheten av att vid uppbyggnad av en organisation i enlighet med KSAK:s förslag, hänsyn tas till civilförsvarets krav beträffande sportplanens utförande och utrustning. Här skall endast erinras om två väsentliga förutsättningar. Flygplanen bör ha plats för minst två personer — förutom flygföraren måste civilförvarsob-

Forts. sid. 11



Tillverkare: Scheibe Flugzeugbau GmbH, Dachau bei München, Tyskland.

Modellflygets statsanslag omdisponeras

1 juli 1959

För den nya standardklassen har firma Scheibe Flugzeugbau, GmbH, München-Dachau, konstruerat ett nytt segelflygplan. Det nya flygplanet har utvecklats från Zugvogel III genom att man minskat spännvidden från 17 till 15 m.

Vid VM i Polen sommaren 1958 deltog Sverige med två flygplan av denna typ. Per Axel Persson kom med ett av dessa flygplan på andra plats.

Beskrivning

Ensisigt, fribärande högingat monoplan. Vingar med minarprofil. Kropp av stålror. Vingar, stabilisator och roder av trä. Främre, övre delen av kroppen inklädd i strömlinjeformad plywoodkåpa. Planet är försett med plexiglas-huv och kan försees med antingen ett kastbart hjulstall eller ett fast, inbyggt hjul. Bromsarna, som är av lättmetall, är av typen Schempp-Hirth.

Mått

Spännvidd	15,00 m
Längd	7,10 "
Höjd	1,58 "
Kroppsbredd	0,60 "
Största kroppsektion	0,51 m ²

Vikt

Tomvikt	220 kg
Tillsatsvikt	115 "
Flygvikt	335 "
Vingbelastning	25,0 kg/m ²

Vingyta m m

Vingyta	13,40 m ²
Skevroder	1,03 "
Roder	0,43 "
Stabilisator och höjdroder	1,81 "
Fena och sidroder	1,30 "

Profiler

Vinge	NACA 632-616/614
Stabilisator och höjdroder	631-012
Fena och sidroder	631-012

Under budgetberedningen inom K. Maj:ts kansli av KSAK-anslaget förra budgetåret ifrågasattes om modellflygsanslaget i fortsättningen skulle utgå från försvarsanslaget. På anmodan av statssekreteraren i försvarsdepartementet har KSAK:s generalsekreterare lämnat en motivering för modellflygsanslagets bibehållande under 4. huvudtiteln. I en till statssekreteraren överlämnad PM konstateras att modellflyget vid sidan om sin sociala betydelse har ett stort värde för försvaret:

"Intresset för modellflyg är allmänt utbrett bland unga pojkar. Det tar sig uttryck i köp av modellflygplan eller byggsatser av i de flesta fall enklare slag. Många gånger är det också en övergående hobby, som knappast lämnar några spår efter sig. Men under den period, då intresset finns, så finns också mottaglighet för en djupare insikt i den teknik som ligger bakom flygandet. Det är detta KSAK försöker ta vara på genom att bereda tillfälle till och uppmuntra modellflygverksamhet på ett högre plan. Denna verksamhet består framförallt av å ena sidan utbildning eller snarare bild-

ning och å andra sidan tävlingar.

Bildningsverksamheten bedrivs inom modellflygklubbar, där pojkearna under ledning av en utbildad modellflyginstruktör — eller i brist därpå med hjälp av handböcker och annan undervisningsmateriel — blir insatta i hithörande frågor såsom användning av material, och verktyg, ritningsläsning, beräkningsgrunder, aerodynamik och andra flygtekniska ämnen samt en allmän orientering om flyget och dess betydelse i samhällslivet.

Mycket arbete nedlägges på tillämpningen av denna bildningsverksamhet genom konstruktion och byggande av egna modeller. En viktig drivkraft bakom detta är tävlingarna.

Förutom den betydelse modellflyget i likhet med övrig hobby- och frididsverksamhet har i socialt avseende har modellflyget ett betydande värde för ungdomens fostran i flygiska frågor och som rekryteringskälla för försvaret.

Modellflyget verkar allmänbildande inte bara ifråga om aerodynamik och andra rent flygiska ämnen utan bygger

Vingar

Största vingdjup	1,20 m
Minsta vingdjup	0,53 "
Medelvingdjup	0,90 "
Sidoförhållande	1:16,8
Pilform	0,0°
V-form	2,5°
Vingform	Trapets
Skränkning	0,0°

Prestanda

Bästa glidtal (vid 80 km/tim)	1:31,5
Minsta sjunkhastighet (vid 70 km/tim)	0,65 m/sek

Minsta flyghastighet

het	0,58 km/tim
Ovan angivna prestanda har beräknats vid en flygvikt av 300 kg och vid havsytans nivå. Hastigheterna är de verkliga flyghastigheterna och ej de som instrumenten visa.	

Högst tillåtna hastigheter

Tillåten hastighet vid lugnt väder	200 km/tim
vid bygt väder	140 km/tim
Vinschstart	100 km/tim
Flygstart	140 km/tim
Konstflygning	Nej

NY STORTÄVLING HAR HAFT PREMIÄR

Tävlingen om Oktober-kannan blev en klar succé för initiativtagaren och tävlingsbasen Ivar Möller. 92 modellflygare från hela landet ställde upp i Feringe, mellan Värnamo och Ljungby, söndagen den 12 oktober. Den stora årliga hösttävlingen fick alltså en lyckad start och får vi bara njuta av lika vackert höstväder under åren som kommer har vi all anledning att räkna "Oktoberkannan" bland de verkligt stora nationella träffarna för modellflygare.

På lördagskvällen hade man ordnat en trivsamt träff på Toftaholms Herrgårdspensionat, där bl a ett par nya flyg-

filmer premiärvisades för modellflygarna.

Julle Åkesson, AKM, Malmö, vann S 1-klassen, Gunnar Kalén, Gamen, Norrköping, vann S int, Egron Qvarnström, Vingarna, Stockholm, G int och Rolf Hagel, AKM, Malmö, F int. Knut Andersson, Flyg-gänget, Klippan, vann Flyg-gänget Vingar och Rolf Dilot, AKM, Malmö, visade sig vara oslagbar i radiostyrning.

WENTZEL-POKALEN

Östersunds Flygklubb anordnade den 21 september för femte året i följd den traditionella modellflygtävlingen Wentzel-pokalen för klasserna S1 och G1 samt för första gången även F1. Över 40 deltagare var anmälda. Tävligen,

som gick på Opefältet, startade i regn och blåst men vädret blev bättre efterhand och särskilt i S1 nåddes förhållandevis goda resultat. Anders Norén, Östersund, tog sin första inteckning i S1-pokalen efter en spännande sekundstrid mellan de fyra främsta. Norén hade 527 sek. 2) Ivan Örjebo, Strömsund, 523; 3) Helge Wannberg, Norra Ängermanlands Fk, 518; 4) Nisse Nässén, Östersund, 505.

Segertippade Helge Wannberg blev i G1 slagen av Gösta Nilsson, Östersund, som hade 465 sek. och tog första inteckningen i den nyuppsatta pokalen i klassen. Wannberg satte allt på ett kort i sin sista start för att hämta in Nilssons fösprång men misslyckades.

Den debuterande F1-klassen gav blygsamma resultat. Det blev medeldagsseger genom I. Alm, MFK Skvadern, Sundsbruk, på 201 sek.

G. N.

MODELLFLYGSTYRELSEN EFTERLYSER ARRANGÖRER

Vid Modellflygstyrelsens senaste sammanträde i Uppsala den 13 september beslöt man att infordra de registrerade modellflygklubbarnas bud på 1959 års tävlingsarrangemang före december månads utgång i år.

Det gäller i första hand KSAK:s Vintertävling, vidare SM för friflygande, linstyrning och radio var för sig. Något s. k. samlat CM är icke aktuellt. Slutligen gäller uppmaningen även arrangerandet av de speciella uttagningstävlingarna.

Ansökningarna skickas till KSAK — men som sagt: följ årets slut!

Ovanstående uppmaning, som fanns införd i förra numret av KSAK-NYTT, har hittills endast lockat en (1) klubb att anmäla sig. Det är Uppsala Fk Modellflygsektionen som vill ordna radio-SM på höstkanten nästa år.

även på matematik och fysik, mekanik och hållfasthetslära, elektroteknik och regleringsteknik, meteorologi m m och stimulerar som redan nämnts intresset för den praktiska tillämpningen av dessa ämnen, som tillsammans bildar flygteknikens grundval. Genom modellflyget provas intresset för den som vill välja sin levnadsbana inom flyget och det innebär en yrkesorientering och anslagsprövning för den som vill söka sin utkomst som flygare eller flygtekniker eller i någon annan av flygets yrkesgrenar. Sålunda är modellflyget den naturliga rekryteringsbasen i första hand för segelflyget, vars betydelse som rekryteringskälla till flygvapnet just ligger däri att intresset fördjupas och att vidare möjligheter beredas för anslagsprövning och urval.

Det må i detta sammanhang framhållas vad försvarsministern i Kungl. Maj:ts proposition nr 264/43 yttrade ang understöd åt privatflyget:

"Privatflyget har, såsom utredningsmännen påpekat, praktisk betydelse för försvarsväsendet främst där-

igenom att det hos ungdomen väcker intresse för flygning samtidigt som det skapar förutsättningar för genomförandet av ett förberedande urval bland den ungdom, från vilken flygvapnets personal rekryteras".

Sammanfattningsvis kan således sägas att modellflyget på lång sikt ger flygvapnet ett ökat och prövat rekryteringsunderlag. Det är emellertid naturligt att den yrkesinriktning som börjar med modellflyget även kommer förvärvsflyget tillgodo.

KSAK:s arbete för främjandet av modellflyget har ansetts böra omfatta framförallt utbildning av modellflyginstruktörer och framskaffning av instruktionsmateriel samt även, ehuru i mindre omfattning, understödjande av tävlingar ..."

Försvarsdepartementet har emellertid ansett att modellflyget i första hand har sin betydelse såsom en lämplig fritidsverksamhet och besär i en framställning till ecklesiastikdepartementet att anslag till modellflyget i fortsättningen skall utgå på 8:e huvudtiteln.

Forts. fr. sid. 8

servatör kunna medfölja. Vidare är det önskvärt att utrymme finnes för en särskild signalist. Flygplanen bör vidare ha radioutrustning, som medger inordnande i det luftoperativa förbindelsnätet. Den radiomateriel som civilförsvarspersonalen medför vid uppstigningar är helt avsedd för rapportering till civilförsvarsorgan på marken.

Avslutningsvis får styrelsen följande synpunkter i fråga om användningen av sportflygplan för skogsbrandförsvarets räkning. Sålunda har styrelsen under några år haft tillfälle att följa sportflygplanens användning i andra sammanhang. De erfarenheter som därvid erhållits ger vid handen att sportflyget är mycket lämpligt för ändamålet både ur effektivitets- och kostnadsynpunkt, lämpligare än tidigare gängse brandtornsbevakning. Användningen av sportflygplan torde även vara väl motiverad, då det gäller skogsbrandbevakning under civilförsvarsberedskap eller krig.

Styrelsen får med hänsyn till vad nu uttalats i fråga om användningen av sportflygplan för skogsbrandbevakningen ytterligare understryka värdet av att ha tillgång till en organisation, uppbyggd i huvudsaklig överensstämmelse med KSAK:s föreliggande förslag.

Underdånigst

Ake Sundelin

Björn T. Klinge

Sedermåra har även luftfartsstyrelsen yttrat sig i ärendet. Även detta yttrande går till på KSAK:s linje.

Utdrag ur Kungl. Luftfartsstyrelsens yttrande:

Till Konungen.

— — — hittills gjorda försök samt utländska erfarenheter ge vid handen, att även sportflygplan måste anses syn-

nerligen användbara för det ändamål, som det här främst är fråga om, nämligen ledning och rekognoscering från luften. Luftfartsstyrelsen, som delar denna uppfattning, vill emellertid liksom civilförsvarsstyrelsen ifrågasätta, huruvida tillgången inom landet på helikoptrar möjliggör eller inom överskådlig framtid kommer att möjliggöra, att sådana under beredskapstillstånd eller krig kunna avdelas för civilförsvarets räkning. Det måste nämligen hållas i minnet, att de luftfartyg, som skola användas inom civilförsvaret, icke blott skola finnas till-

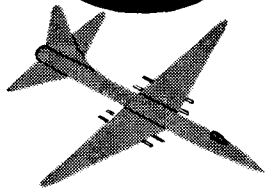
gängliga för fredsmässiga övningar, utan även stå till civilförsvarets förfogande under beredskapstillstånd eller krig. Ur dessa synpunkter synes det luftfartsstyrelsen vara realistiskt att i första hand undersöka möjligheterna att för civilförsvarets räkning utnyttja mindre, konventionella flygplan, vilka icke avses skola uttagas för krigsmaktens räkning under krig.

Den av svenska aeroklubben framförda tanken på en civil flygkår, vilken skulle kunna bestrida de olika uppgifter för civilförsvarets verksamhet, som angives i betänkandet, har re-

MODELLBYGGARENS ÅRSBOK

HOBBYBOKEN

1959

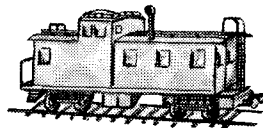


— redigerad av Lennart Sundström.

Den ger Er massor med trevliga och stimulerande tips... Den visar Er hur Ni bygger MODELL-järnvägar, -flyg, -racers, -båtar, -motorer. FOTO-avdelningen innehåller det Ni vill veta om fotografering och framkallning m. m. Hobbyboken rymmer också aktuellt om PLAST-modeller och är dessutom späckad med ritningar, skisser och fotos.

Pris hft. 4: 85, inb. 6: 75

min modelljärnväg



av Robert Kutschbach och Lennart Sundström

— en idealisk handbok för den som vill bli en verklig »Mj-rallare». Alla märken beskrivs. Byggnadsritningar. Rikt ill.

Pris hft. 4: 85, inb. 7: 50

Till bokhandel

eller **WENNERBERGS FÖRLAG** Stockholm Ö.

HOBBYBOKEN à | Sänd mig mot postförskott + porto

hft. 4: 85, inb. 6: 75 | Namn:

MIN MODELL- | Adress:

JÄRNVÄG à hft. | Postadress:

4: 85, inb. 7: 50

dan tidigare i olika sammanhang diskuterats. För luftfartsstyrelsens del har man därvid kommit till den slutsatsen, att de inom de till aeroklubben anslutna flygklubbarna befintliga personella och materiella resurserna bör kunna tillvaratas för vissa allmännyttiga uppgifter, varvid ersättning dock ej bör utgå annat än för i huvudsak direkta rörliga kostnader för flygplanet. Styrelsen har i anslutning härtill utarbetat och utfärdat bestämmelser angående s k hjälpflyg, varmed förstås allmännyttigt flygverksamhet såsom deltagande i räddningstjänst, skogsbrandbevakning, civilförsvärsövning, trafikövervakning eller annan därmed jämförlig verksamhet, som utföres av till svenska aeroklubben ansluten flygklubb. Bestämmelserna bifogas härjämte. Ett mindre antal flygklubbar har redan erhållit luftfartsstyrelsens tillstånd att bedriva hjälpflygverksamhet och styrelsen räknar med, att ytterligare flygklubbar inom kort kommer att uppfylla förutsättningarna för erhållande av sådant tillstånd. Samordning av dylik klubbverksamhet har hittills med gott resultat förekommit vid utförandet av skogsbrandbevakning och har kunnat utföras av KSAK:s nuvarande personal. För ett effektivt utnyttjande av flygklubbarnas hjälpflygverksamhet i civilförsvärets tjänst synes dock nödvändigt att denna personal utökas.

Civilförsvärsstyrelsen har i sitt yttrande angivit vissa krav på de flygplan, som skall komma i fråga för denna speciella verksamhet. Flygplanen bör sålunda ha plats för minst två och helst tre personer. Tillgången på dylika flygplan synes utgöra ett gott bidrag till täckande av civilförsvärets behov. Något definitivt uttalande om förhållandet mellan tillgång och behov kan emellertid icke göras förrän verksamhetens natur och omfattning mera detaljerat angivits från

civilförsvärsmyndigheternas sida. Det må emellertid i detta sammanhang framhållas att en tydlig "föryngringsprocess" av flygplanbeståndet påbörjats.

Sålunda har under de senaste åren ett betydande antal moderna flygplan tillförs landets samtidigt som ett antal äldre flygplan avförts ur luftfartygs-

Nordiska Modellflygmästerskapen

KLASS A 2

Nr	Deltagare		Land		Ind.		Lagtävl.	
	Namn		Plac.	Tid	Plac.	Tid		
1	Hansen, Hans		Danmark	3	691			
2	Hansen, Börge		"	9	495			
3	Jørgensen, Henning		"	14	329			
4	Amorsen, Jörgen		"	—	—	4	1515	
5	Hyvärinen, Reino		Finland	1	778			
6	Takko, Seppo		"	2	698			
7	Hämäläinen, Esko		"	7	566			
8	Ella, Pentti		"	8	514	1	20	
9	Åberg, Göran		Sverige	5	663			
10	Eriksson, Karl Anders		"	13	412			
11	Nordén, Björn		"	10	466			
12	Eimar, Bror		"	—	—	3	1541	
13	Bulukin, Birger		Norge	11	450			
14	Skard, Åsmund		"	4	684			
16	Nissen-Lie, Henrich		"	12	448			
27	Mölbach, Thor		"	6	613	2	1747	

Premievinnare: 1 Reino Hyvärinen, Finland
2 Seppo Takko, Finland
3 Hans Hansen, Danmark

Lag: 1 Finland

KLASS C 3

Nr	Deltagare		Land		Ind.		Lagtävl.	
	Namn		Plac.	Tid	Plac.	Tid		
17	Nienstædt, Erik		Danmark	5	648			
18	Højholdt, Poul		"	15	247			
19	Widell, Karl E.		"	7	644			
4	Amorsen, Jörgen		"	13	350	3	1642	
5	Hyvärinen, Reino		Finland	2	766			
6	Takko, Seppo		"	4	709			
7	Hämäläinen, Esko		"	1	826			
20	Laine, Juhani		"	11	454	1	2301	
21	Tysklind, Lennart		Sverige	6	645			
22	Blomquist, Malte		"	9	523			
23	Pettersson, Lennart		"	8	561			
24	Åhman, Ragnar		"	3	738	2	19	
25	Wien, Vidar		Norge	16	216			
26	Greene, Öyvind		"	14	248			
27	Mölbach, Thor		"	12	417			
28	Johannessen, Thorbj.		"	10	461	4	1126	

Premievinnare: 1 Esko Hämäläinen, Finland
2 Reino Hyvärinen, Finland
3 Ragnar Åhman, Sverige

Lag: 1 Finland

registret. Dessutom föreligger vid nyanskaffning en märkbar koncentration till färre flygplanstyper än vad som tidigare har varit fallet.

Sedan materielbehovet klarlagts och förfoganderätt för civilförsvarets behov erhållits för ifrågavarande flygplan, bör åtgärder vidtagas för att tillgodose behovet av förare för dessa flygplan. Såsom även framgår av civilförsvarsstyrelsens yttrande är det av naturliga skäl synnerligen viktigt, att dessa förare redan i freds-tid övas i sina speciella uppgifter, samt att personalen under beredskapstillstånd eller krig står till civilförsvarets förfogande och sålunda icke utgas till militär tjänstgöring. Denna fråga torde få närmare behandlas i samråd med vederbörande militära inskrivningsmyndigheter.

Radioutrustningen i de civilförsvaret avsedda flygplanen är, såsom civilförsvarsstyrelsen anför, av synnerlig betydelse. Under beredskapstillstånd eller krig är det ett krav att all lufttrafik, även med småflygplan, ständigt kan

kontrolleras från marken. Man får framdeles räkna med att icke heller i fredstid kan trafik med luftfartyg utan radio-utrustning äga rum, i varje fall icke inom de större trafikflygplatsernas terminalområden. Detta innebär, att flygplanen måste vara försedda med bland annat radioutrustning för kommunikation med civil — eller militär — trafikledning; flertalet av nu förekommande flygplan lämpliga för civilförsvarsverksamhet är icke utrustade med radio. Vidare är det för civilförsvarsändamål nödvändigt, att radiokontakt med civilförsvarets markstationer kan upprätthållas. Av tekniska skäl är det icke möjligt att för dessa båda, i och för sig lika viktiga kommunikationsändamål utnyttja samma radioanläggning. Detta beror dels på att man inom de båda teletrafiktyperna arbetar med vitt skilda frekvenser, dels att civilförsvarsradioanläggningarna använder s k frekvensmodulering, medan såväl den civila som den militära luftfartens radioanläggningar är konstruerade för s k amplitudmodulering.

De flygplan — liksom är fallet även beträffande helikoptrar —, som skola användas för civilförsvarsändamål, måste sålunda vara utrustade med två olika radioanläggningar. Den för förbindelse med flygtrafikledningen avsedda bör vara fast monterad i luftfartyget, den andra anläggningen torde kunna ingå som lös utrustning och medföras i planet från fall till fall. Detta medför emellertid, att vissa kostnader för denna materiel måste förutses, vilka icke rimligen kan påläggas de privata flygplanägarna; såsom exempel må framhållas, att en fast radioutrustning av det slag, som här erfordras, drager en kostnad uppgående till storleksordningen 1 500—2 000 kronor. Dessa kostnader, liksom kostnaderna för den lösa radioutrustningen, bör bestridas av civilförsvarsmedel.

De materialkostnader, varom här är fråga, måste emellertid betraktas huvudsakligen som en engångskostnad. Den bör jämföras med driftkostnaderna för verksamheten, vilka, såsom även anförts från civilförsvarsstyrelsens sida, blir förhållandevis obetydliga. För hjälpflygverksamhet äger nämligen utövaren endast tillgodoräkna sig rena driftkostnader för flygplanet; någon ersättning till föraren utöver traktement och resekostnadsersättning förekommer icke. Kostnaderna för hållande av beredskap blir ävenledes synnerligen låga. Detta bör jämföras med de i betänkanDET angivna kostnaderna för utnyttjande av helikopter. För bestridande av driftkostnaderna för hjälpflyget torde dock civilförsvarets övningsanslag behöva något förstärkas. Under budgetåret 1959/60 synes för materielkostnader lämpligen kunna tagas i anspråk del av det i betänkanDET föreslagna beloppet för övnings- och försöksverksamhet.

Därest den ovan skisserade utvägen att lösa frågan röran-

KLASS D 1

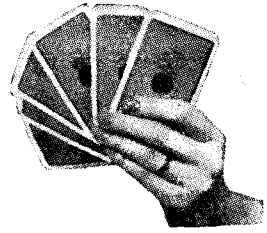
Nr	Deltagare Namn	Land	Ind.		Lagtävl.	
			Plac.	Tid	Plac.	Tid
29	Christiansen, Ole	Danmark	13	384		
30	Rasmussen, Jörgen	„	14	269		
41	Christensen, Nils Chr.	„	16	218		
71	Kristensen, Flemming	„	12	508	4	1161
2	Raulio, Harry	Finland	1	880		
33	Höglund, Matti	„	2	810		
34	Jokinen, Ilmari	„	5	723		
35	Niemi, Osmo	„	6	713	1	2413
36	Hagel, Rolf	Sverige	7	696		
37	Friis, Hans	„	3	798		
38	Olsson, Rune	„	4	738		
9	Lindblad, Lars-G.	„	9	635	2	2232
13	Bulukin, Birger	Norge	8	644		
14	Skard, Åsmund	„	10	571		
40	Huse, Per	„	15	229		
28	Johannessen, Thorbj.	„	11	546	3	1761

Premievinnare: 1 Harry Raulio, Finland
2 Matti Höglund, Finland
3 Hans Friis, Sverige

Lag: 1 Finland



JULKLAPPS-TIPS



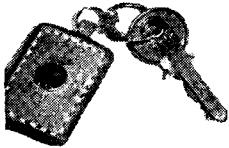
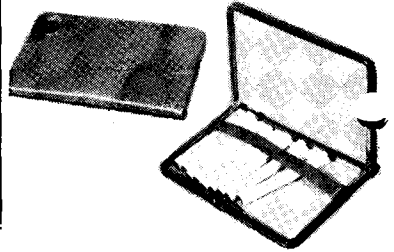
FLYGKÅSERIER AV YEN

Ur recensionerna: "... är både reportage, prosalyrik, kåseri, filosofi och satir." "... Yen torde väl knappast ha skrivit någonting bättre än titelnovellen. För det är mer än reportage det är fin novellistik. Hans berättelse om den döde lappens sista färd rymmer i sig två världar ... Ett briljant tvärsnitt genom en fjällflygares miljö och jobb ... fina stämningar, intensiv upplevelse ..."

Pris kr 3: 50. Har kostat 6: 75

SPELKORT

Linnepressade med guldförstärkta hörn. Kr 15: — per spel



NYCKELRING

Läderplatta med märke i emalj. Kr. 5: —

CIGARRETTETUI

Äkta kalvskinn med KSAK:s emblem i guld. Kr 15: —

För namngravur tillkommer 1: 50

JUL- OCH NYÅRSKORT

Dubbelvikt kartong med KSAK:s emblem i blått ståltryck med kuvert. Kr 5: — per sats (25 st.)

Till Kungl. Svenska Aeroklubben

Malmkillnadsgatan 27, Stockholm C

Härmed beställes:

..... ex Kelatis sista resa å 3: 50 sp Spelkort å 15: —
 st cigarrettetui å 15: — st Nyckelring å 5: —
 Cravry å 1: 50
 satser Jul- och nyårskort å 5: —

Komplett årgång av Flygrevn/Looping

1954 1955 1956 1957 å 8: —/st

Betalning insattes på postgiro 5 55 70 /önskas mot postförskott / bifogas (stryk vad som ej önskas)

Titel

Namn

Adress Postadress

KSAK:s OPERALOG

Platserna i KSAK:s Opera-lage har ofta stått tomma under det senaste året och KSAK har därför tvingats uppsäga logen från och med oktober månad i år.

För den lilla skara KSAK-medlemmar som utnyttjat logen inr... bär detta ingen väsentlig förändring. KSAK har nämligen träffat ett nytt avtal — med KAK, vilket ger KSAK:s direktanslutna medlemmar rätt att till medlemspriser köpa biljetter till KAK:s lorgeplatser.

Förhandsbeställning kan göras i god tid, men definitivt besked om biljetter kan erhållas först efter kl. 16.30 föreställningsdagen. Biljetterna kan efter kontorstid hämtas hos KAK:s portier. Närmare upplysningar lämnar fru Jansson, KSAK (23 23 65) och fröken Barkman, KAK (23 88 00)

LOTTGULD TILL KLUBBARN

Flygklubbarnas och modellflygklubbarnas totala insatser i försäljningen för 1958 års Flygglotteri var mindre betydande än förr om åren. Detta har KSAK funnit särskilt anmärkningsvärt som möjlig-

terna att på detta sätt förstärka klubbkassan har bedömts som synnerligen goda.

Här följer en redovisning över de resultat som uppnåtts inom anslutna och registrerade klubbar var för sig:

Anslutna flygklubbar

	Antal lotter	Extra prov. kr	Materialpriser kr	Antal Extra lotter prov. kr
1 Eskilstuna Fk	5.172	1.293		
2 NV Skånes Fk	1.485	371		
3 Halle-Hunnebergs Fk	1.000	250		
4 Landskrona Fk	880	220		
5 Norrköpings Automobil o. Fk	820	205		
6 Arboga Fk	664	166		
7 Aeroklubben i Göteborg	657	164		
8 Västerås Fk	648	162		
9 Karlskoga Fk	550	137		
10 Sv. Fallskärmaskl	542	135		
11 Halmstads Fk	500	125		
12 Uppsala Fk	500	125		
13 Västerbergslagens Fk	380	99		
14 Ö Sörmlands Fk	360	90		
15 Borås Fk	327	82		
16 Blekinge Fk	325	81		
17 Skultuna Fk	300	75		
18 Sundsvalls Flygsällskap	300	75		
18 Gotlands Fk	300	75		
20 Nyköping Fk	216	—		
21 Buss- och Spårvägspers. Fk	200	—		
22 Borlänge-Domnarvets Fk	150	—		
23 Kristianst. Fk	140	—		
24 Östersunds Fk	100	—		
25 Härnösands Fk	20	—		
	16.536	3.930		

Registrerade modellflygklubbar

	Antal lotter	Extra prov. kr	Materialpriser kr
1 Köpings Fk	1.000	150	1.000
2 MFK Tärnan, Mokrset	600	90	650
2 MFK Falkarna, Norrtälje	600	90	650
3 MFK Svalan, Roslagsbro	460	69	400
4 MFK Skvadern, Sundsbruk	430	64	300
5 MFK Örnén, Norberg	400	60	200
6 Munkedals MFK	327	49	100
7 MFK Tornado, Malung	270	40	100
8 Kärra MFK, Göteborg	250	37	50
9 St Martins MFK, Sundbyb.	224	34	50
10 MFK Flying Flies, Munkf.	210	31	
11 MFK Falken, Falun	200	30	
12 Kiruna MFK	200	30	
13 MFK Vargarna, Ålandsdal	200	30	
14 Skara Löroverks MFK	161	24	
15 Ronneby MFK	126		
16 MFK Falken, Hallsberg	106		
17 Söderfors MFK	100		
18 MFK Termik, Almhult	100		
19 Äsljunga FK, Örskelljunga	90		
20 Motala MFK	44		
21 Uddevalla MFK	4		
	5.102	828	3.500

de användande av luftfartyg civilförsvarets verksamhet av statsmakterna anses framkomlig vill luftfartsstyrelsen föreslå, att frågorna rörande organisationen av civilförsvarets flygverksamhet, såsom arbetsuppgifter, basering, ställning om det totala försvaret etc blir föremål för närmare överväganden inom och mellan berörda myndigheter i samråd med svenska aeroklubben. Enligt styrelsens uppfattning talar starka skäl för, att den direkta administrationen av denna organisation förläggas till svenska aeroklubben under

överinseende av civilförsvarestyrelsen, varigenom kostnaderna torde kunna hållas nere på en rimlig nivå. Med hänsyn till aeroklubbens begränsade budget och till det merarbete klubben måste åtaga sig i samband med organisationsarbetet under utrednings- och uppbyggnadsperioden anser luftfartsstyrelsen det praktiskt och ändamålsenligt, att medel redan nu beräknas för avlösnande — tills vidare dock endast tillfälligt under budgetåret 1959/60 — av en motorflygchef vilken inom aeroklubben bör svara för den tekniska

och flygsäkerhetsmässiga planeringen. Kostnaderna för denne bör kunna bestridas av medel från det i riksstaten för civilförsvaret upptagna anslaget Bidrag till vissa frivilliga organisationer, vilket därför tillfälligt bör förstärkas med högst 25 000 kronor.

Styrelsen förutsätter slutligen, att organisationen skall — i den mån civilförsvarsuppgifterna så tillåter — kunna i fredstid utnyttjas för andra allmännyttiga ändamål av den natur, som angivits i bestämmelserna för hjälpflyg. Slutgiltiga förslag i samtliga ovan

berörda hänseenden bör kunna ingivas till Kungl. Maj:t i samband med de sedvanliga petitionsförställningarnas hösten 1959.

Underdånigst

Henrik Winberg

Stig Sundgren

/S Östlund

Den vidare utvecklingen av detta för nyttoflyget så utomordentligt viktiga ärende kan väntas medföra att en helt ny epok i småflygets historia inleds.

KSAK, flygklubbarna och landets alla privatflygare känner sitt ansvar inför de förestående uppgifterna.

TJÄNSTEVÄGEN TILL CFV

Flygstaben har anmärkt på att flygklubbar skickar ansökningar t ex om tillstånd att få

begagna flygvapnets övningsfält direkt till CFV. KSAK vill än en gång erinra om att tjänstevägen i dylika ärenden går via KSAK. Genvägar är senvägar och vi bör bjuda till att följa givna anvisningar för att undvika onödig irritation.

TILL SALU

MILES GEMINI

Vill Ni flyga ett driftsbilligt 2-motorigt flygplan så finns möjligheten här.

Flygplanet är 4-sitsigt och utrustat med 2 st 100-hkr Cirrusmotorer, indragbart landställ och 4-kanals radio. Aktionstid: 7 timmar.

Till fpl hör 1 st reservmotor samt diverse reservdelar.

AB JORDBRUKSFLYG

Tel. 53 06 54

TILL SALU

KLEMM-MOTOR (Hirth 504a), gängtid efter grundöversyn ca 70 tim. Motorn konserverad sedan 1952. Korrosionskontroll utförd 1954. Stockholms Segelflygklubb, Ing. Rolf Andersson, 34 00 00, ankn. 357.

ÖNSKAS HYRA

BOGSEFLYGPLAN önskas under tiden 15/6—15/8 1959. Stockholms Segelflygklubb, Ing. Rolf Andersson, 34 00 00, ankn. 357.

ÖNSKAS KÖPA

BILLIGT SPORTFLYGPLAN, gärna öppet, med gällande luftvärdighetsbevis. Sv. m. utf. uppl. till L. Hallberg, Nossebro.

EN STRÅLANDE IDÉ STORA FLYGBOKEN till JULKLAPP åt alla flygintresserade

en färgglad revy över mer än 30 av världens mest aktuella trafikflygplan. 44 sidor i A 4-format med färgsprakande flygbilder, intressanta treplansritningar och tekniska data, bl. a. över Caravelle och DC-8, SAS nya giv i jet-åldern.

En restupplaga utförsäljes till KSAK-NYTT:s läsare till ett absolut nettopris av 3: 75 per ex + ev. porto. — Upplagan är begränsad. Beställ idag. 10 ex levereras portofritt!

Till **KSAK, Malmkillnadsgatan 27, Stockholm C**
V. g. sänd mot postförskott exemplar av
STORA FLYGBOKEN.

Namn:

Adress:

Postadress:



November 1958

Redaktör o. ansv. utgivare: *Georg H Dérantz*
Adress: Kungl. Svenska Aeroklubben, Malmkillnadsg. 27, Stockholm C
Telefon: 23 23 65 (vx)
Pren.-pris: helår 3:—
Postgirokonto:
(KSAK) 555 70

Annonspriser

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