

Rapport från

Stawfordska Sällskapet

Anläggandet av flygplats i Höganäs



Höganäs flygplats anlades av Höganäs-Billesholms AB. Året var 1950 och 2.a världskriget låg 5 år tillbaka i tiden. Framtidstron stod på topp och inga mörka moln skymde horisonten.

Vd för bolaget var Per Edvin Gummeson, en viljestark ledare med visioner. En av hans intresse var flyg och när han konstaterade att det inte fanns någon flygplats i närheten av Helsingborg eller Höganäs, och att flyget skulle komma att spela en viktig roll i framtiden, drog han igång projektet "Flygplats i Höganäs".

I föreliggande rapport visas utdrag ur styrelseprotokoll, rapporter, brev, foto och annat material som berör flygplatsens tillkomst.

Höganäs 2011-01-20
Stawfordska Sällskapet
Lars Dahlbom

Flygplatsen i Höganäs

1946 var Höganäs tio år gammal som stad. 2:a världskriget hade just avslutats och framtiden var mer ljus än någonsin. Sverige hade gått oskadd genom världskriget och kunde erbjuda sina varor till hela världen. Utvecklingen kände inga gränser.

På Höganäsbolaget satt Per Gummeson som vd, en man med radikala idéer, bland annat om något så ovanligt som arbetarinflytande.

Vem var då denne Per Edvin Gummeson?

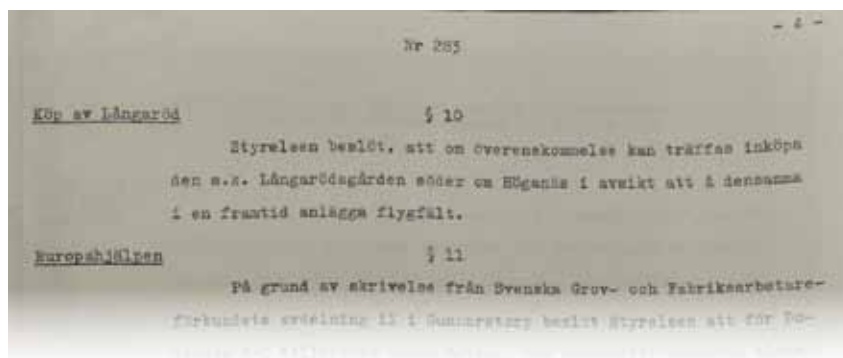
Per Edvin Sanfrid Gummeson föddes i Borrby, Kristianstad, den 24 mars 1893. Föräldrarna, Anders och Anna Persson, var lantbrukare. Efter en bergsingenjörsexamen på KTH arbetade han på olika företag, bland annat i Tuna Hästbergs gruvor, innan han 1928 kom till Höganäs-Billesholms AB. Här avancerade han snabbt till överingenjör och, 1935, till verkställande direktör, en post som han innehade i 25 år, fram till 1960.

Utöver vd-skapet i Höganäsbolaget hade han ett antal uppdrag för bland annat Industrikommissionen, Försvarets fabriksverk, Ingenjörsvetenskapsakademien, Klippans Finpappersbruk, Överstyrelsen för de tekniska högskolorna, Statens ammunitionsnämnd och många andra poster. Hans intresse för förhållandet mellan arbetstagare och arbetsgivare utmynnade i de på den tiden mycket omdebatterade "Höganässamtalen".

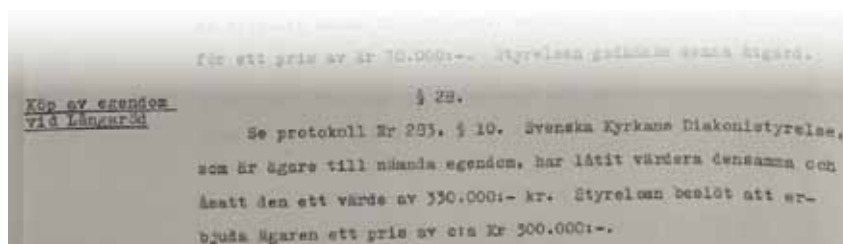
Vid sidan om sitt arbete hade han flera hobbies, som silversmide och jakt. Och, vilket kanske är mest intressant i det här sammanhanget, flygning.

Han var gift tre gånger. I första giftet, med Valborg Borg (1921) hade han två söner; Ulf och Sten och i tredje äktenskapet med Karin Kyllander (1953), två döttrar; Aase Christina och Karin Cecilia.

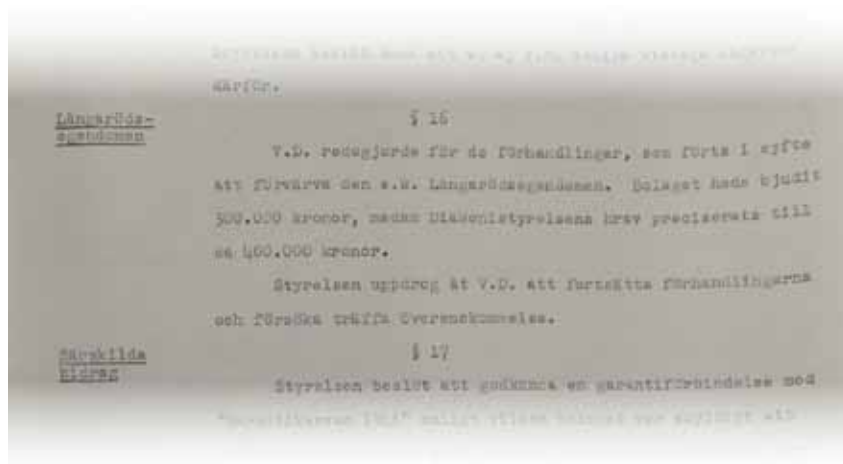
I protokollen från styrelsens



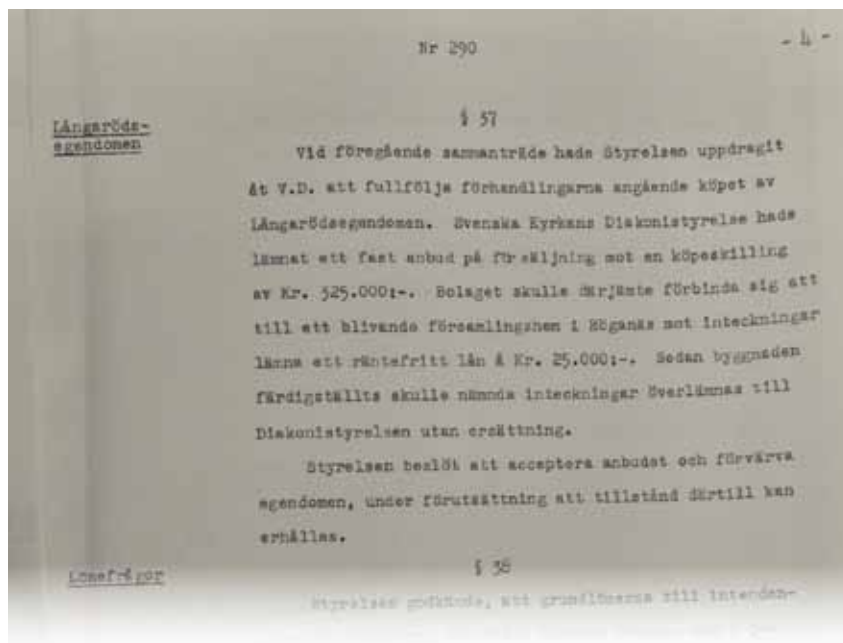
Protokoll från 11 mars 1946



Protokoll från 29 maj 1946



Protokoll från 14 mars 1947



Protokoll från 30 maj 1947

sammanträde och andra dokument i Höganäsbolagets arkiv framstår han som en stark ledare, rik på idéer som han, i kraft av sin starka ställning, kunde genomdriva. Ett exempel är anläggandet av Höganäs flygplats.

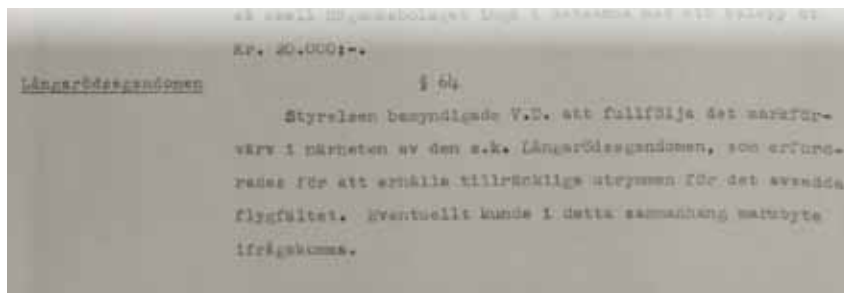
Gummeson, som själv var pilot med eget flygplan, såg ett kommande behov av en flygplats, inte bara för Höganäsbolaget utan också för bygden. Nu infriades väl inte hans vision. Det civila flyget kom att utvecklas betydligt långsammare än vad han kunde föreställa sig, och när det äntligen slog igenom var det de stora flygplatserna, såsom Ängelholm och Bulltofta, som tog hand om passagerare och gods.

I utdragen ur styrelseprotokollen kan man följa hur Gummeson drev igenom sin tanke på flygplatsen, hur han arrangerade invigningen i namn av flyguppvisning eftersom tillstånd till flygplatsen saknades.

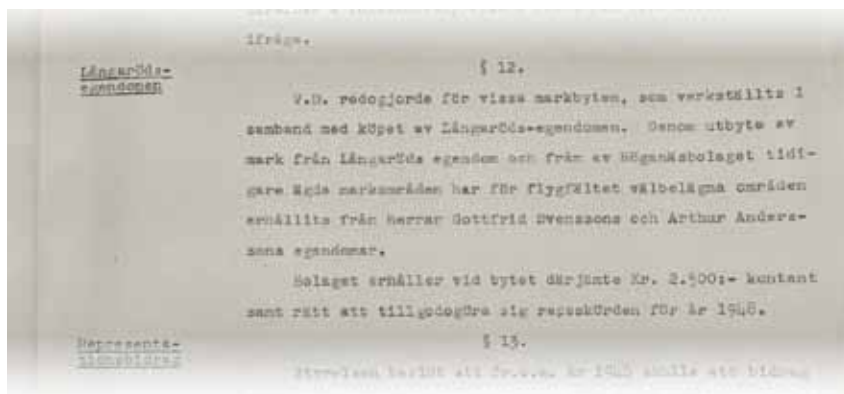
Förslaget till flygdag kommer upp på styrelsens bord mindre än tre månader innan den skulle förverkligas. Det var alltså en hårt tidspressad kommission som lyckades ordna tillstånd, sammanställa ett lyckat program, bjuda in alla honoratiories, få ut all information till tidningar, trycka inträdesbiljetter mm mm.

Dagen före flygdagen har styrelsen ett sammanträde på vilket Gummeson bemyndigas inköpa ett flygplan till klubben. Nu är troligen projektet i hamn för hans del, ett projekt som bestod av att:

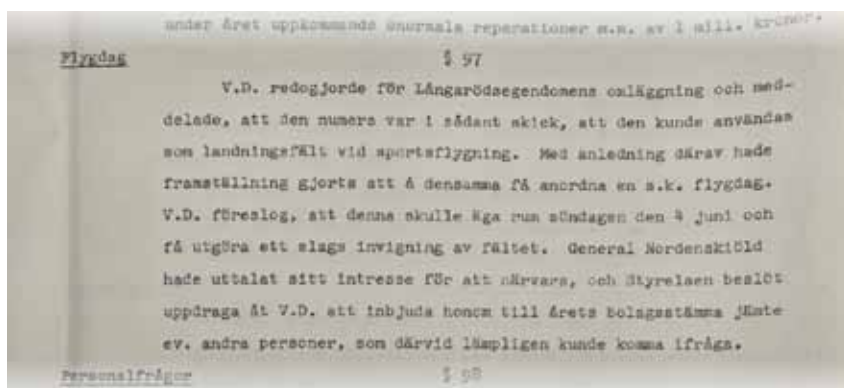
- inköpa mark och anlägga en flygplats i Höganäs
- bygga hangar och ytterligare någon byggnad för verksamheten
- sammanföra flygklubbarna i nordvästra Skåne till Nordvästra Skånes Flygklubb
- i sken av en flyguppvisning genomföra en storstilad invigning
- ge flygklubben en flygande(!) start genom att köpa in ett flygplan till klubben



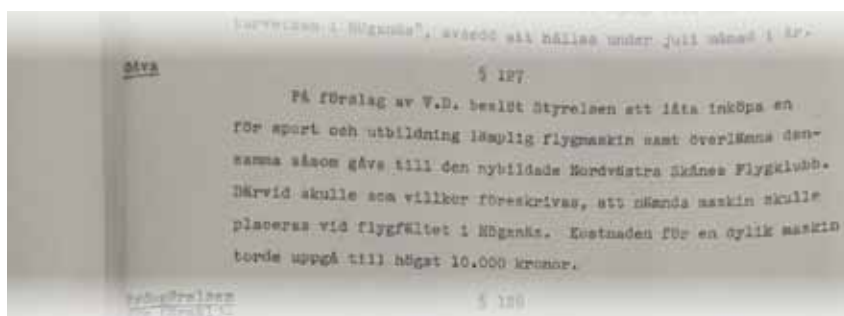
Protokoll från 10 sept 1947



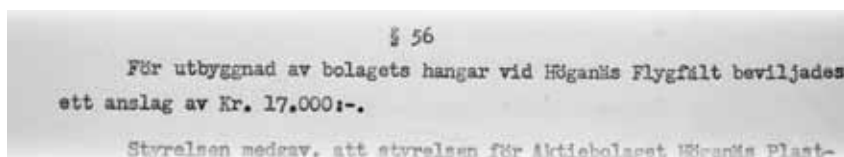
Protokoll från den 15 jan 1948



Protokoll från den 20 mars 1950



Protokoll från den 3 juni 1950



Protokoll från den 25 maj 1957

1960 avgick Gummeson som vd på Höganäs-Billesholms AB och efterträddes av Olov Herneryd.

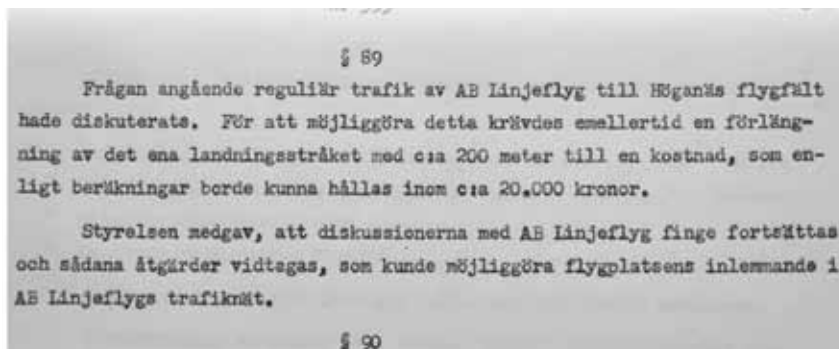
Herneryd var född i Härnösand den 27 mars 1906 och tog sin civilingenjörsexamen på KTH 1930. Innan han kom till Höganäs hade han bland annat varit anställd på Provningsanstalten, Mo & Domsjö, Boliden, Marabou och Rönnskärsverken. Han var gift med friherrinnan Kitty von Otter.

Den nye vd:n kom att driva en mer försiktig politik än sin föregångare. Han var mer en förvaltare än en entreprenör. Herneryd avgick som vd 1972.

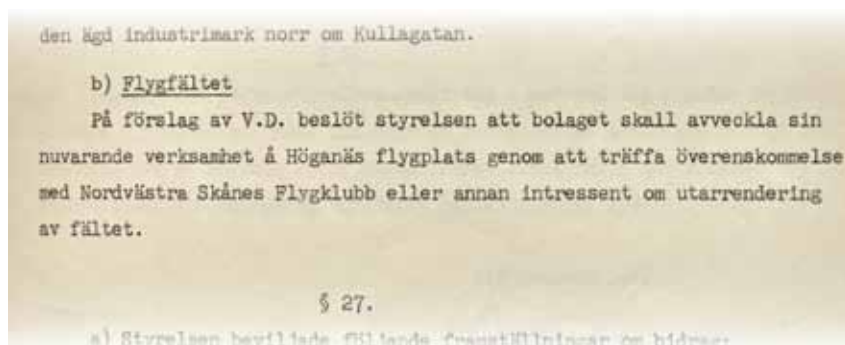
Redan på ett av Herneryds första styrelsesammanträde föreslog han att flygfältet skulle avyttras, vilket också blev styrelsens beslut. Beslutet resulterade i en del förhandlingar med bland annat Findus, som ville ha fältet som odlingsmark och ett byggbolag, som ville bygga villor här. Det blev dock Höganäs kommun som tog över fältet. Kommunen ansåg att det skulle vara en alltför stor kapitalförstöring att riva byggnader och plöja upp fältet.

Avtalet innebar att kommunen arrenderade fältet på 5 år med möjlighet till prolongering. Efter fem år valde kommunen att köpa fältet för 1 758 078 kr och därmed är Höganäsbolagets ägandeintresse i Höganäs flygfält över.

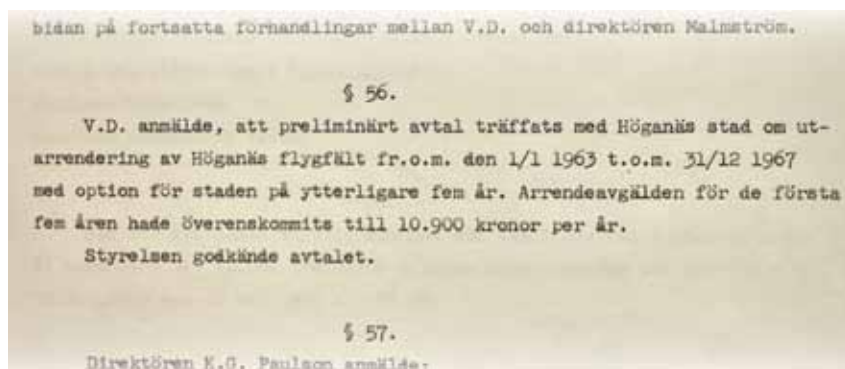
En stark ledare med stort flygintresse och en stark tro på flygets utveckling skapade fältet. Utvecklingen av det flygande materialet tog emellertid en vändning som inte Gummeson hade förutsett och mycket snart fick han se sig omflugen av det kommersiella flyget, med krav på fält som inte Höganäs kunde erbjuda. Tack vare mycket ideellt arbete finns fältet kvar och fyller sin uppgift för sportflyget mycket väl.



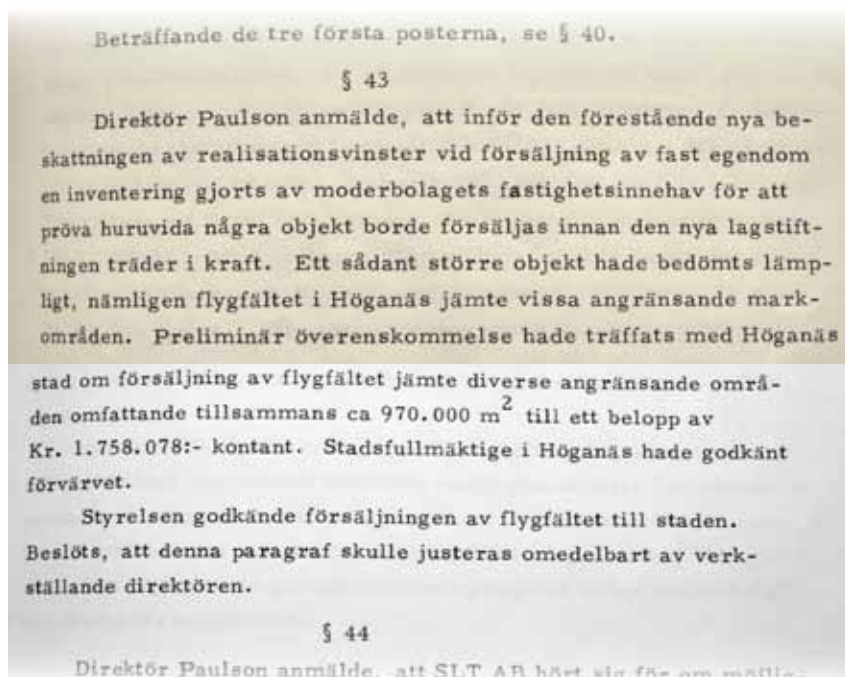
Protokoll från den 13 december 1957



Protokoll från den 10 maj 1962



Protokoll från den 14 december 1962



Protokoll från den 20 december 1967

Intendent Hallgren

RAPPORT

Över besök hos Kungl Svenska Aeroklubben (KSAK) den 23/3 1950

Samtal med: KSAK:s generalsekreterare, Överste H. Enell.

Överste Enell sade sig vara helt med på den tilltänkta namnförändringen för Hålsingborgs Flygklubb och hade heller inte emot det förslagna namnet Nordevästra Skånes Flygklubb.

E. framhöll särskilt att han ansåg den utvägning av Hålsingborgs Flygklubbs verksamhetsområde, som namnändringen kunde medföra, mycket tillfredsställande. Intet hinder syntes förefinnas från KSAK:s sida att genomföra namnändringen före början av juni.

I samband med diskussionen rörande flygklubbens verksamhet meddelade Överste E att, för den händelse Högånsbolaget ville ekonomiskt stödja klubbens verksamhet, han ansåg det vara fördelaktigare att klubben tilldelades ett mindre årligt anslag än ett större "engångsanslag."

Det förelåg intet hinder att anordna flygdag trots att ansökan härom icke ingivits tidigare. Som framgår av bif. "förteckningar över planerade flygdagar etc" har KSAK emellertid reserverat den 4 juni för flygklubb i Karlstad.

Det egentliga problemet med eventuell "kollision" med annan flygklubb vore enl E det förhållandet att tillgången på "flygattraktioner" är rel. liten och alltså icke räcker till för två flygdagar samtidigt. Enell rekommenderade emellertid att ta kontakt med de klubbar, för vilka dagar reserverats för omkring tiden för den av oss tilltänkta dagen, dels för att efterhöra om dag slutgiltigt fastställts dels för orientering rörande planerat program.

Betr. inträdesavgift till flygdagen påpekade E att erfarenheten visat att man icke borde vara alltför försiktig, när storleken av denna bestämdes. En person som ville åse evenemanget "betalar lika gärna två kronor som en."

E. berättade även att KSAK ^{sommar} instundande skall fira sitt 50-årsjubileum med deltagande ^{av} från åtskilliga utländska flygsammanslutningar, och lät förstå att ett ekonomiskt bidrag till jubileet kom att räkna största uppskattning.

Högåns den 25 mars 1950

Hallgren

Det första brevet som återfunnits som behandlar den kommande flygdagen. Givetvis var det av stor betydelse att ha ett bra förhållande till KSAK (Kungl. Svenska Aeroklubben). Det sista avsnittet visar väl hur man kanske kunde ytterligare förbättra detta. Diskussionen om huruvida en entréavgift av 2 kr skulle avskräcka folk till ett besök är intressant. Omräknat till dagens (2010) värde motsvarar två-kronan ca 35 kr, vilket väl inte skulle vålla en liknande diskussion i dag.

Bilagor:

- Bil 1. KSAK skrivelse till flygklubbarⁿ av den 16 mars 1950 med förteckning över planerade flygdagar.
- Bil 2. KSAK skrivelse till flygklubbarna av den 15 april 1947 angående FV:s medverkan i flygdagar
- Bil 3. Chefens för Flygvapnet skrivelse till KSAK av den 11 april 1947 angående d:e
- Bil 4. KSAK PM ang åtgärder vid anordnande av flygdag
- Bil 5. Formulär till ansökan om tillstånd att anordna flygdagar.

P.M.BETRÄFFANDE ÅTGÄRDER VID ANORDNANDE AV OFFENTLIG FLYG-
UPPVISNING, s.k. FLYGDAG, ELLER TÄVLING MED LUFTPARTYG.

A. KSAK SAMORDNAR flygklubbarnas flygdagar enligt följande:

FLYGDAG SOM ANORDNAS AV FLYGKLUBB, ansluten till KSAK, skall jml. årsmötesbeslut 1946 vara sanktionerad av centralorganisationen. Sådan sanktionering sker sålunda:

Den arrangerande klubben skall i god tid före flygdagens avhållande /senast 1 månad/ till vederbörande polismyndighet /i Stockholm - överståthållarämbetet; i annan stad - polis-kammaren eller polismästaren, eller, där sådan inte finnes, magistraten eller kommunalborgmästaren; på landet - lands-fiskalen/, inge ansökan om tillstånd att få arrangera flyg-uppvisning. DENNA ANSÖKAN SKALL STÄLLAS TILL VEDERBÖRANDE POLISMYNDIGHET MEN INSÄNDAS GENOM KSAK.

KSAK vidarebefordrar denna ansökan till Luftfartsstyrelsen med tillstyrkan eller avstyrkan, varvid i det förutnämnda fallet vissa ändringar kunna komma att föreslås, om så anses nödvändigt.

Denna tillstyrkan utgör KSAK:s sanktion.

Luftfartsstyrelsen vidarebefordrar i sin tur ansökan jämte sitt yttrande till vederbörande polismyndighet, som beslutar i frågan.

B. ANSÖKAN OM TILLSTÅND ATT ANORDNA FLYGDAG SKALL INNEHÅLLA:

1. uppgift å plats för uppvisningen jämte kartskiss över uppvisningsområdet. På denna skiss anges åskådarnas placering i förhållande till start- och landningsplatser, avspärrning av åskådarplatser etc.
2. uppgift på att markägarens tillstånd erhållits att disponera uppvisningsområdet för avsett ändamål. /Beträffande ansökan om sådant tillstånd se nedan./
3. namn på den person, som skall tjänstgöra såsom flygledare
4. uppgift om huruvida allmänheten skall åga tillträde och om avgift i någon form skall uttagas, samt i den mån sådan kan preliminärt meddelas.
5. uppvisningsprogram och förteckning över deltagande flygförare. /I detta sammanhang erinras flygklubbarna om, att förare som skall delta i motorflyguppvisning, måste inneha minst B-certifikat och i segelflyguppvisning S-certifikat/ samt
6. uppgift om typ och registreringsbeteckning på de flygplan som skall delta i uppvisningen.

C. ANSÖKAN OM TILLSTÅND ATT DISPONERA UPPVISNINGSGOMRÅDET
SKALL FÖRST INHÄMTAS FRÅN DEN SOM ÄGER ELLER HAR BESTÄM-
MANDERATT ÖVER OMRÅDET.

Detta tillstånd sökes:

hos Kungl. Luftfartsstyrelsen, då det gäller statlig
civil flygplats;

hos ägaren eller förvaltaren, då det gäller privat
flygplats;

hos chefen för flygvapnet, då det gäller militär flyg-
plats.

Ansökan om tillstånd att begagna flygplats, som upp-
lätes av Kungl. Luftfartsstyrelsen, inges till vederbörande
flygplatschef eller distriktschef, där sådan finnes.

Ansökan om tillstånd att begagna militär flygplats
inges till chefen för flygvapnet, genom vederbörande flot-
tiljchef, då det gäller flotttiljs ordinarie flygplats, och
genom vederbörande flygbasområdeschef, då det gäller annan
militär flygplats.

D. OM AVANCERAD FLYGNING /KONSTFLYGNING/ SKALL UTFÖRAS
UNDER UPPVISNING ELLER TÄVLING: ERFORDRAS SÄRSKILT TILL-
STÅND ENLIGT FÖLJANDE:

av Luftfartsstyrelsen

om passagerare skall medfölja,

om konstflygningen skall äga rum över större folk-
samling, eller

om konstflygningen skall äga rum över allmän flygplats
eller på mindre avstånd än 4.000 meter från närmaste
punkt å flygplatsens gräns, såvida icke flygplanet
håller sig på större höjd över marken än 2.000 m.

av chefen för flygvapnet

om konstflygning skall äga rum över militär flygplats.

E. FOTOGRAFERING Å MILITÄR FLYGPLATS FÅR ICKE SKE UTAN
CHEFENS FÖR FLYGVAPNET TILLSTÅND.

F. FOTOGRAFERING FRÅN LUFTEN FÅR ICKE SKE UTAN SÄRSKILT
TILLSTÅND AV CHEFEN FÖR FÖRSVARSTABEN.

Ansökan om sådant tillstånd sökes personligen av den
som skall utföra fotograferingen och adresseras till För-
svarsstabens luftförsvarsavdelning, Stockholm.

G. BETRÄFFANDE ANSÖKAN OM BEFRIELSE FRÅN NÖJESSKATT HÄNVI-
SAS TILL KSAK:s CIRKULÄRSKRIVELSE TILL SAMTLIGA ANSLUTNA KLUB-
BAR AV DEN 25/4 1946.

5 bilagor.Formulär

till

ansökan om tillstånd att arrangera flyguppvisning /genom-
läs noga hithörande bestämmelser/.

Till /vederbörande polismyndighet/

. Flygklubb har härmed äran
anhålla om tillstånd att anordna offentlig flyguppvisning
enligt nedan angivna grunder den
kl.

1. Plats: ;

./. Se kartskiss /bil. 1/.

./. 2. Markägarens tillstånd bifogas i avskrift /bil. 2/

.

3. Flygledare:

4. Tillträde och avgift:

.

./. 5. Uppvisningsprogram och förteckning över deltagande
flygplanförare /bil. 3 och 4/

./. 6. Typ och registreringsbeteckning på de flygplan, som
skola delta i uppvisningen /bil. 5/.

. den 19. .

.
Ordförande 1
. flygklubb

/
Sekreterare.

Obs. Insändes genom KSAK.

BULLTOFTA
MALMÖ, Sweden
TELEGRAMADRESS
"KOCKUMFLYG"



TELEFON
71695 växel
POSTGIROKONTO
14 98 35

Nordvästra Skånes Flygklubb
c/o Ing. I. Persson
Höganäsbolaget

H ö g a n ä s

Eder beteckning

Eder brev

Vår beteckning

Malmö den

FHK/MS

11.4.1950

Betr. flygdag den 4 juni.

Vi ha härmed nöjet bekräfta att vi ämna deltaga å rubr. flygdag på Edert fält med en Saab Safir SE-AZN samt utföra rundflygningar under den förutsättningen att fältet är godkänt av Kungl. Luftfartsstyrelsen för dylik verksamhet.

Vidare kunna vi bekräfta att vår ingenjör Abelin är villig fungera såsom speaker mot en ersättning av kr 40:-- plus rese- och uppehållskostnader.

Högaktningsfullt
AB KOCKUMS FLYGINDUSTRI
F.H. Kockum
/F.H. Kockum/

Här meddelar Kockums att de kommer att vara representerade med en Saab Safir.

Flygplanet flög första gången 1945, så det var, vid tiden för flyguppvisningen, en mycket modern konstruktion. Många är de piloter som fått sin grundläggande flygutbildning på Ljungbyhed i just det här flygplanet. I början av 1970-talet blev de utbytta som skolflygplan men fanns i flygvapnet ända fram till 1993. På privata flygklubbar flygs det fortfarande med Safirer.

Flygplanet Kockums visade upp, SE-AZN, havererade ett år senare i Paris under en leveransflygning som utfördes för Etiopiska flygvapnet.

Safiren blev en lyckad konstruktion för Saab, som fick tillverka över 300 exemplar.

Mr P Eg. Gummeson
c/o Messrs Ekstrand & Tholand, Inc.
441, Lexington Avenue
New York 17, N.Y. USA

IN/BW/RE-7

20 april 1950

Broder!

Jag vill nu tämligen utförligt rapportera angående flygfältet/flygdagen. Flygkommittén, bestående av kapt. Ullman, ing. Pehrsson och mig själv, har haft täta sammanträden, vid två tillfällen med deltagande av ordf. i flygklubben, lantbr. Helmer Olsson samt ing:a Frick resp. Siebke. Vad jag i denna rapport skriver har godkänts av den sålunda "förstärkta" flygkommittén.

Flygfält och materialbyggnad

Den ansökan om byggnadstillstånd för materialbyggnaden, som inlämnades strax före Din avresa, blev avslagen. Vid sammanträde med flygkommittén, Terling och Edv. Olsson beslöts, att Terling jämte Grönberg skulle besöka Länsarbetsnämndens ordförande, dir. Jönsson, för att "sondera terrängen". Det visade sig vid besöket, att Länsarbetsnämnden, med landshövd. Thomson i spetsen, ansåg motiveringen för byggnadens uppförande otillräcklig. Under samtalet antydde vidare, att man nog icke ens ansåg flygfältet tillräckligt existensberättigat.

Efter detta samtal syntes enda möjligheten att erhålla byggnadstillstånd vara att åstadkomma en förstärkt motivering för byggnadens uppförande, vilken lämpligen borde kombineras med ett auktoritativt uttalande angående önskvärdheten av flygfältet som sådant.

Ett tillfälle att åstadkomma dylika motiveringar erbjöd sig i samband med Luftfartsstyrelsens besök på flygfältet i och för insynning av detsamma. Jag återkommer strax till denna förrättning men vill redan nu säga, att Luftfartsstyrelsens herrar ställde sig ytterst positiva till det hela och praktiskt taget självmant lovade att på allt sätt understödja vår ansökan om byggnadstillstånd. Vi avvaktar nu Luftfartsstyrelsens uttalande, vilket synes komma att gå ut på

att flygfältet är av stort värde för den kommersiella luftfarten och ev. som reservplats samt att materialbyggnaden är nödvändig för här-
bärgering av den ömtåliga och dyrbara materiel, som erfordras för ett
flygfälts utrustning.

Så fort Luftfartstyrelsens uttalande föreligger, komma vi att utar-
beta ny ansökan om byggnadstillstånd. Vi avse att tillställa Dig denna
förnyade ansökan för godkännande, innan den inlämnas, såvida Du icke
önskar, att vi, för att vinna tid, skola handla efter bästa gottfin-
nande med hänsyn till vad som för ögonblicket kan anses vara mest lämp-
ligt. Jag emotser Ditt direktiv på denna punkt.

Insyningen av flygfältet förrättades den 12 april av bitr. luftfarts-
inspektör Larsson, kapten Borgström och ing. Lindgren och försiggick,
som jag ovan antytt, i en synnerligen positiv atmosfär. En del juste-
ringar, huvudsakligen för att avlägsna fältets "masker" anbefalldes.
Bl.a. måste bergbunken vid det gamla Siöcrona schakt sänkas 4 meter
för att medge fri inflygning från detta håll. Fältets markbeskaffen-
het ansåg man vara förbluffande god - trots att det hällregnade så gott
som hela påsken! Inspektör Larsson ställde i utsikt, att fältet skul-
le kunna vara godkänt ca 14 dagar efter det att vissa kompletterande
uppgifter - specialkartor m.m. - till vår den 27/3 inlämnade ansökan
om godkännande inkommit. Dessa kompletterande uppgifter hoppas vi kun-
na sända härifrån den 21/4.

Flygdagen

Med utgångspunkt från att flygdagen skall bli ett evenemang med glans
och festivitas, till nytta och glädje för såväl arrangörerna, Nord-
västra Skånes Flygklubb, som Höganäsbolaget, har flygkommittén utar-
betat bifögade program. På grund av de tidsödande preliminära för-
handlingar, som ha måst föras med olika medverkande, vilka i någon mån
försvårats av att sekretess har måst begäras, har programmet med till-
hörande kalkyl först nu blivit färdigt. Det är ett program, som vi
tro skall dra publik, och det är ju nödvändigt, om man skall få det he-
la att gå ihop. Betr. programmets detaljer vill jag i tur och ordning
anföra följande:

Förmiddagstimmarna upptagas av passagerarflygningar och en prickland-
ningstävling, detta för att sprida publikströmningen under en längre
tid samt för att utverka förmånligaste anbud från serveringsarrenda-
torn.

Modellflygtävlingen, till vilken initiativet tagits av Höganäs Scout-
kår, fyller även samma bisyfte. Jag vore tacksam för meddelande, huru-
vida Du önskar på den i programmet angivna tidpunkten emottaga den mo-
dell av Din Ercoupe, som kåren önskar förära Dig.

Programpunkten Defilerings av bilar har tillkommit, emedan erfarenheten
visat, att publiken även önskar en del markarrangemang. En viss in-
komst är tänkbar, men inte upptagen i kalkylen.

Flygkommitténs och Flygklubbens önskemål är, att Du hälsar välkommen.
Du kommer att kunna göra det i egenskap av hedersordförande i Nord-
västra Skånes Flygklubb, enligt vad Helmer Olsson meddelar. Om Du av
något skäl icke önskar framträda på detta sätt, ber jag Dig meddela,
hur Du önskar välkomsthälsningen ordnad.

Programmet är, som Du ser uppbyggt för att åstadkomma en stegring och
kulminerar i ett fallskärms hopp av den franske höjparen L. Sabatier. Heli-
koptern har svävat in över fältet, fällt ut en repstege, sänkt sig ned

mot marken, Sabatier har klättrat upp på repstegen, helikoptern har stigit lodrätt till stor höjd, och så sker hoppet från repstegen. Världsnghet!

Situationen betr. programmet godkännande av Luftfartsstyrelsen ser ut på följande sätt. Ansökan om sådant godkännande skall inlämnas av Nordvästra Skånes Flygklubb. Stadgarna för flygklubbar äro mycket stränga, vilket bl.a. medför, att Hålsingborgs Flygklubb officiellt inte kan upphöra förrän om 2 år. Nordvästra Skånes Flygklubb måste därför nybildas och Hålsingborgs Flygklubb avvecklas var för sig. Helmer Olsson har kallat till styrelsasammanträde den 20/4, varvid kommer att fattas ett beslut om inkallande av extra möte med Hålsingborgs Flygklubb. Denna kommer då att besluta om att Hålsingborgs Flygklubb skall upphöra och att Nordvästra Skånes Flygklubb skall bildas. Först därefter kan ansökan om godkännande av Flygdagen inlämnas. Dylikt godkännande kan beräknas föreligga 14 dagar därefter. Underhand ha vi inhämtat besked från K.S.A.K., att inga svårigheter äro att förvänta för att erhålla ett sådant godkännande.

Ansökan om godkännande av flygdagen skall innehålla en mängd uppgifter rörande deltagande flygplan och personer. Jag vore därför tacksam, om Du per telegram ville tillsända mig Ditt godkännande av programmet med tillhörande kalkyl, resp. meddela mig de ev. ändringar, som Du önskar, så att Nordvästra Skånes Flygklubb på basis av det sålunda fastställda programmet kan inlämna sin ansökan till Luftfartsstyrelsen.

Av bifogade kalkyl ser Du en försiktig uppskattning av inkomster och utgifter - de förstnämnda givetvis under förutsättning att det blir bra väder. Blir det dåligt väder, så ryka ju inkomsterna all världens väg, och kvar bli bara ofrånkomliga utgifter. I detta sammanhang vill jag säga, att vi i fråga om programpunkten "luftcirkus" redan ha måst engagera oss för ifrågavarande kostnad kr 2.300 utan att först ha inhämtat Ditt godkännande, detta emedan vederbörande hade ett erbjudande om ett alternativt uppträdande på annan plats på hand och vi därför måste bestämma oss genast. Å andra sidan är detta nummer, enligt vad ing. Pehrsson försäkrar, i absolut toppklass och oerhört publikdragande, varför flygkommittén hoppas få ansvarsfrihet!

Därest hela programmet, vilket vi hoppas, skall genomföras, komma kostnaderna som synes att uppgå till ca kronor 14.000.-, varför flygklubben hemställer, att den av Höganäsbolaget utlovade garantin fastställles till detta belopp.

Nu finns det ju en möjlighet att täcka en regnförsäkring, omfattande inkomstförsäkring, alternativt omkostnadsförsäkring. Kostnaderna för en inkomstförsäkring för kr 25.000.- skulle bli kr 1.500 - 2.500, och för en omkostnadsförsäkring för kr 15.000.- kr 1.000 - 1.500, variationerna beroende på nederbörds mängd, försäkrad tid etc. Flygklubben avråder bestämt från en sådan stor utgiftspost, enär utsikterna att få något tillbaka äro små. F.ö. finns det så mycket annat än regn,* som vilket inte går att försäkra sig mot!

Så är det en del ströfrågor, som jag skulle vilja underställa Dig:

1. Flygklubben skulle sätta stort värde på ett vandringspris.
2. Har Du kontaktat general Nordensköld? Han kunde ev. inbjudas som gäst och anlända i silvervit J 9. Någon medverkan av Flygvapnet är icke ifrågasatt i programmet.

* kan avhålla en publik från att komma, t.ex. utsikt till regn,

Höganäs-Billesholms Aktiebolag
den 20 april 1950

Dir. Gummeson

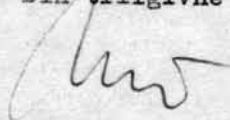
- 4 -

-
3. Har Du lust att göra någon uppstigning med Din Ercoupe?
 4. Få vi låna Din Ercoupe för spridning av reklamlappar-lottsedlar över bygden? Ing. Pehrsson skulle flyga den och kapt. Ullman sköta utkastningen. Beräknad flygtid 1,5 - 2 tim.
 5. Har Du tänkt Dig något "nachspiel" efter flyguppvisningarna - middag för de inbjudna, flygbal i V. Matsalen etc.? Pressen få vi ju ta hand om speciellt.
 6. En omfattande publicitet är påtänkt, både i press, radio och film. Red. Laurén i Industriens Presstjänst ligger i startgroparna. Har Du något att erinra?

Ja, detta var de viktigaste av de många punkter, som vi hålla på att arbeta med. Jag hoppas få Ditt omgående ställningstagande per luftpost eller telegram.

Flygkommittén sänder Dig de bästa hälsningar genom

Din tillgivne



Inl. Program, kalkyl

Detta långa och detaljerade brev skulle inte ha skrivits om det inte varit för att Gummeson varit på en längre tjänsteresa i USA.

Brevet speglar en del tidstypiska förhållanden. Länsarbetsnämndens uppdrag att fördela resurser till viktiga byggprojekt är ett av dessa.

Bergbunken vid Siöcronaschaktet, vid norra delen av fältet, skulle sänkas med ca 4 meter. Detta innebär att före 1950 fanns här en högst markant bergbunke.

Gummesons eget flygplan, en Ercoupe, skulle förstås vara med på uppvisningen, planerad till den 4 juni 1950. Flygplanet finns i dag (2010) på Svedinos Bilmuseum i Ugglarp. Planet var mycket speciellt att flyga, eftersom skev- och sidoroder hade kombinerats till en ratt. Detta gjorde det svårt, eller till och med omöjligt, att landa i sidvind. Detta lär vara anledningen till att Höganäs flygplats har, i motsats till de flesta andra civila grässtråk, två korsande banor. Alltid finns det någon bana som det går att landa i motvind på.

Att ett hopp från en repstege, monterad på en helikopter, skulle vara så publikdragande är svårt att förstå numera. Men då ska man ha klart för sig att den första helikoptern kom till Sverige 1946. De flesta i Höganäs hade nog aldrig sett en helikopter, möjligen läst om alla dess fantastiska möjligheter.

Slutligen kan vi notera att sist i brevet ber kommittén om svar via luftpost eller telegram.

28 april 1950

Wallgren.

Broder. Ditt brev av 20 kom mig sent tillhanda därför att jag varit borta några dagar från N.Y.

1: Bråka inte för mycket om hangarbygget. I värsta fall må jag ha mitt plan i Malmö t.v. Vi skall inte röra upp för mycket damm, men om Luftfartstyrelsen vill göra det, så skall vi givetvis acceptera. Där. Olsson får sköta denna angelägenhet. Han känner bäst Länsarbetsnämndens nerver.

2: Flygdagen. Gör arrangemangen intressanta och publikdragande men lägg ej för mycken tyngd på att det är en invigning, även i detta avseende bör flygfältets därvarande mera anses vara en bisak än huvudsak. I övrigt beträffande programmet så tar jag givetvis emot Ercoupe-modellen, den kommer att glädja mig.

Defilerings av bilar förstår jag ej och hoppas, att Ni ej avser att detta skall äga rum på flygfältet, ty det anser jag vara risk för att få det förstört. Alltså godkännes denna punkt endast under förutsättning att det ej körs bil på fältet.

Hälsningsanförande. Åtager mig detta i egenskap av Hedersordförande, alltså ej i egenskap av VD.

Vandringspris. Kan vi tala om sedan, när jag kommer hem. Skall försöka finna en formel.

Nordensköld har jag skriftligen och muntligen inbjudit, men han har inte svarat än. Bed fr. Åberg kontakta Cervin och be honom höra efter hos Nordensköld om han kommer eller ej. Fr. Åberg har avskrift av mitt brev till honom. Han är inbjuden till bolagsstämman också.

Min uppstigning med Ercoupe måhända utanför programmet, ty jag har ingen träning just nu.

Låna min Ercoupe den beräknade tiden får ing. Persson göra. Obs. att Ni i program och reklam ej talar om invigning av fältet.

5: Har inte tänkt mig något nachspiel. Bjuder väl Styrelsen och ett par andra på middag i mitt hem, men tycker nog att Ni ej skall ordna någon dans eller dylikt i V:a Matsalen i detta sammanhanget.

6: Försök stoppa den omfattande publiciteten med hänsyn till vad jag redan innan jag för framhåll för Er. Stoppa den och låt tidningarna själva taga hand om detta. Du vet, eller borde veta, att vi ej haft tillstånd till bygget av fältet, och Du vet Thomsons inställning m.m., m.m.

Tillgivne
Gummeson

Bolaget måste få stå garant, men förmodar ~~om~~ det vore riktigt att taga försäkring, tala med Thorstensson och låt honom eller Du själv taga kontakt med Cervin angående garantin.

Trusén
Bewin 2/5

Flygplatsen hade byggts utan tillstånd. Detta framgår ju med all önskvärd tydlighet av brevet!
Den Thomson som nämns är landshövdingen i Malmöhus län, som inte var någon tillskyndare av flygplatsbygget i Höganäs.

Kopia till Direktör Terling
Intendent Wallgren
Ingenjör Grönberg
Transportkontoret, 2 ex.

Kungl. Luftfartsstyrelsen
Rålambsvägen 3-5
Stockholm

Kapten Ullman

ÖF/SU/LL

25 april 1950

Flygfält vid Höganäs

Åberopande vår skrivelse av den 27 mars 1950 med anhållan om godkännande för allmänt bruk av rubr. flygfält samt besök här av Luftfartsstyrelsens representanter den 12 april 1950 få vi härmed inkomma med följande kompletterande uppgifter.

Fältets latitud och longitud, uppgift om absolut höjd hos fältets mittpunkt samt högsta och lägsta punkt jämte absolut höjd hos fältet omgivande byggnader, vegetation, "schaktsöverbyggnad" m.m. finnas angivna på ett exemplar av de kartor i skala 1:4000, som bifogas.

Hos Höganäs stad och Väsby kommun har medgivande inhämtats till att flygfältet godkännes för allmänt bruk. Dessa medgivanden ha tills vidare erhållits muntligen under hand och komma att bekräftas med protokollsutdrag, så snart nästa sammanträde med Drätselkammaren i Höganäs resp. Kommunalnämnden i Väsby avhållits. Vi beräkna att kunna tillställa Eder dessa protokollsutdrag någon av de första dagarna i maj månad d.å.

Anhållan om fridlysning av flygfältet har ingivits till Länsstyrelsen i Malmöhus län.

Såsom lämpligt namn å flygfältet vilja vi föreslå "Höganäs Flygplats".

Såsom flygplatschef fungerar Kapten Sven Ullman, Höganäs-Billesholms AB, Höganäs.

Tillsyningsman å flygfältet är Herr Hjalmar Crona, Vårgatan 7, Höganäs.

25.4.1950

Kungl. Luftfartsstyrelsen, Stockholm

Telefon finnes f.n. ej hos tillsyningsmannen, men kommer sådan att installeras, eventuellt med anknytning i den blivande hangarbyggnaden. Tills vidare finnes emellertid telefon för alarmändamål o.dyl. hos Lantbrukare Friden Nilsson, Långaröd 4, Höganäs, telefonnummer: Höganäs 984.

Nilssons bostad ligger i fältets omedelbara närhet och är utmärkt på den ovannämnda kartan i skala 1:4000.

Av de åtgärder för undanröjande av vissa hinder m.m., som av Eder anbefallts, äro följande vidtagna, nämligen

fällning av trädgrupp vid stråkände ONO samt
utflyttning och besåning av svacka i stråkände WSW.

Återstående åtgärder, nämligen

avschaktning av slagghög samt
borttagning av stengärdsgårdar i västra och södra fältgränserna,
beräknas vara vidtagna den 15 maj i år.

"Dräneringskarta" i skala 1:2000 bifogas i 5 exemplar.

Kopia av utkast till "flygplatskarta" bifogas i 2 exemplar.

Hangarbyggnad

Återkommande till vårt brev av den 12 april i år angående uppförande av en mindre materiel- och hangarbyggnad invid flygfältet få vi härmed anhålla om Luftfartsstyrelsens medverkan för erhållande av byggnadstillstånd till denna samt att civilflygets byggnadskvot måtte få belastas för detta ändamål. Vi beräkna, att kostnaderna för hangaren komma att uppgå till Kr. 9.000:-.

Kopia i 2 exemplar av ritning till hangaren bifogas.

Högaktningsfullt

HÖGANÄS-BILLESOLMS AKTIEBOLAG
Transportkontoret

P. Hellman

Bil. Kartor och ritningar enligt ovan.

Byggnadskvoternas begränsande inflytande på byggnationen blev ett problem för flygplatskommitten. Kvoterna hade tillkommit under kriget i syfte att på ett rättvist sätt fördela, inte bara den begränsade tillgången till importerade varor, utan också andra resurser som arbetskraft. Efter kriget blev byggkvoterna mer ett verktyg för att styra eventuell överhettning på arbetsmarknaden med åtföljande risk för inflation.

Tage Cervin

Telegramadress:
Cervin, Stockholm

Telefoner:
Växel 232100
Rivalt 100779
TC/ES

anskrift i 6 e

Stockholm 16, den 4 maj 1950.

Besv. 6/5-50
BN/le6-7

Herr Intendenten Bertil Wallgren,
Höganäs

Broder!

Ditt brev av den 2 dennes kom mig tillhanda igår, men var jag då förhindrad skriva.

Nu kan jag meddela Dig, att jag skrivit General Nordenskiöld en påminnelse om både middagen den 3 och flygdagen den 4 juni. Blir hans svar jakande får man ju överväga vad som skall sägas till honom om silvervita flygmaskiner o.dyl.

Den andra punkten är garantien. Gummeson har skrivit mig och bett, att jag skall hjälpa till att den detaljen i programmet blir ordnad. Har det gjorts en förfrågan om försäkring och kan det bli någon kombination av försäkringsbolag och Höganäs?

När Direktör Gummeson föredrog frågan om flygfältet-flygdagen vid styrelsens marssammanträde, underströk han mycket kraftigt, att det icke fick vara tal om någon invigning av fältet, utan att det endast gällde att ordna en flygdag, till vilken styrelsens medlemmar sålunda inbjödos.

Jag behåller Din promemoria i form av brevkopior tills Du skrivit mig i garantifrågan.

Hälsningar.

Din tillgivne

Tage Cervin

Tage Cervin

Telegramadress:
Cervin, Stockholm

Telefoner:
Växel 232100
Rivalt 100779
TC/ES

Brev. 15/5-50
BW/73-4

Stockholm 16. den 8 maj 1950.
Allmän

1. Jämte H. Olsson uppgöra utskott till garantiasdel. (Hur fungerar garantien?)
2. Visa utskottet för Ljungen. adv. Lj. i.
3. Nu var utskottet till 12/5 förb. BW + Cervin.

Herr Intendenten Bertil Wallgren,
Höganäs

Broder!

När Du förra veckan skickade till mig vissa papper rörande flygdagen, begärde jag att få en mera utförlig redogörelse för ärendet, vilken nu föreligger i Ditt brev av den 6 dennes.

När jag fick förra veckans handlingar sade jag till mig själv: Av dessa synes framgå, att en garanti för flygdagen är oundgängligen nödvändig samt att vederbörande flygklubb, alltså arrangören, icke kan stå garanti eller ordna garanti. Som nr 3 är önskvärt, att Höganäs tager garantien, men vad finns det för moment, som gör detta valfritt? Därför skrev jag Dig förra veckan.

Nu får jag mina aningar besannade, att antingen skriver Höganäs garanti eller också blir det inte en flygdag. Givetvis måste Höganäs då ordna garantien, och får Du sätta upp lämplig handling att undertecknas av oss två.

Ursprungligen hade jag tänkt att genom cirkulär inhämta övriga styrelseledamöters inställning men avstår härifrån i dagens läge av lättbegripliga skäl.

Försäkringsofferten återgår. När jag röstar för att icke taga försäkringen ifråga, sker det på de avrådanden, som gjorts, grundade på erfarenhet.

General Nordenskiöld kommer att infinna sig både den 3 och 4 enligt bifogade svars kort. Vore det inte skäl fråga honom som en ren artighetsåtgärd om bolaget skall ordna med rumsbeställning?

Hälsningar!

Din tillgivne

Tage Cervin

11
F. Åby
skriver

2 bil.
+ 1 bil.

Till landfiskalen i Högåns Distrikt, Högåns

Nordvästra Skånes Flygklubb har härmed äran anhålla om tillstånd att anordna offentlig flyguppvisning enligt nedan angivna grunder söndagen den 4 juni 1950 kl 13.00-15.00.

1. Plats: Högåns flygplats, Långaröd, Högåns. Se kartskiss (bil. 1)
2. Markägarens tillstånd bifogas i avskrift (bil. 2)
3. Flygdagschef: Ingenjör Ivan Pehrsson, Högåns-Billesholms AB, Högåns.
4. Trafikledare: Trafikledare Carl Evert Dahlstedt, Bulltofta Flygstation, Malmö.
5. Tillträde och avgift: Allmänheten skall äga tillträde mot en avgift av kr 2:-, militär i uniform och barn under 12 år kr 1:-. Avgifterna äro preliminära.
6. Uppvisningsprogram och förteckning över deltagande flygplansförare (bil. 3 och 4)
7. Typ och registreringsbeteckning på de flygplan, som skola delta i uppvisningen (bil. 5)

Hälsingborg den 12 maj 1950

.....
Ordförande i Nordv. Skånes Flygklubb

Här använder man för första gången namnet Nordvästra Skånes Flygklubb officiellt. Även landfiskalen skulle tydligen ge sitt medgivande till flygdagen!

Nordvästra Skånes Flygklubb
Hälsingborg

13 maj 1950

Sedan Nordvästra Skånes Flygklubb i samråd med Höganäs-Billesholms AB beslutat att å bolagets flygfält anordna flyguppvisning den 4 juni 1950 förklarar Höganäs-Billesholms AB härmed att bolaget åtager sig att såsom garant ekonomiskt ansvara för de kostnader intill 14.000 kronor, som kunna uppstå för flygklubben i samband med flyguppvisningen och som ej kunna gäldas med influtna inträdesavgifter.

Skulle bolaget nödgas göra utlägg i samband med flyguppvisningen åger bolaget erhålla gottgörelse härför ur influtna medel sedan alla andra kostnader guldits.

Vi anhålla om Eder skriftliga bekräftelse på att vi äro fullt införstådda härmed.

Högaktningsfullt
HÖGANÄS-BILLESHOLMS AKTIEBOLAG

Jaye Berni

Thorsen

Här har Höganäsbolaget tagit på sig en risk på ca 250 000 i dagens valuta. Kan man tänka sej att det skett efter hårda förhandlingar? Och mellan vilka personer?



KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN
(KSAK)

STOCKHOLM

MALMSKILLNADSGATAN 27
TELEFON: 23 23 65 (våran)
TELEGRAMADRESS: "AERO"
POSTGIRO: 55570

Bankförbindelse:
AB SVENSKA HANDELSBANKEN
ANSLUTEN TILL
FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE
INTERNATIONALE

Ad-E/J.

Översändes för kännedom.

STOCKHOLM den 19 maj 1950.

Direktör P.E. Gummeson,
Höganäs-Billesholms AB.,
Höganäs.

Herr Direktör,

Jag har idag med tillstyrkan vidarebefordrat ansökan från Nordvästra Skånes Flygklubb om anordnandet av flygdag på Höganäs flygfält. Denna tillstyrkan har icke kunnat bli officiell, enär klubben ännu icke är ansluten till KSAK, men hoppas jag att så snart blir förhållandet.

Tyvärr måste jag meddela, att det icke finns någon möjlighet för mig att närvara på flygdagen, hur gärna jag än skulle vilja så. Den 4 juni ingår nämligen som slutdag i KSAK:s jubileumsvecka, då ännu en hel del utläningar äro här i Stockholm och ha blivit bjudna på utfärd till Harpsund.

Jag önskar emellertid flygklubben allt gott för framtiden och uttrycker samtidigt en förhoppning om ett fruktbarande samarbete mellan huvudorganisationen KSAK och flygklubben.

Samtidigt ber jag att till Eder, Herr Direktör, få rikta ett varmt tack för det initiativ Ni tagit och det intresse Ni visat för flygets sak. Under Höganäs-Billesholms beskydd torde den nya klubbens framtid vara garanterad.

Med utmärkt högaktning
För KSAK

H. Enell,
Generalsekreterare.

Lm

Höganäs den 19 maj 1950

Kommunalborgmästaren i Höganäs
Höganäs

Ansökan om tillstånd att avspärra vissa gator och vägar i
Höganäs

Nordvästra Skånes Flygklubb, som avser att söndagen den 4 juni 1950 anordna flyguppvisning på Höganäs flygplats, anhåller härmed att under tiden 09.00-16.00 få avspärra följande gator och vägar i Höganäs:

Vägen mellan stadsåga 1447 och 1448 från Långarödevägen till stadsgränsen.

Långarödevägen från Allégatan i sydostlig riktning till stadsgränsen.

Skogsvägen från Långarödevägen till stadsgränsen.

Högaktningsfullt
NORDVÄSTRA SKÅNES FLYGKLUBB

Adress: Lantbrukare Helmer Ohlsson
Rausvägen
Raus

Ett brev, av flera andra, som visar hur kort framförhållning man arbetade med. Ansökan om spärrandet av vissa vägar är skrivet 14 dagar före flygdagen.

Lu

Höganäs den 19 maj 1950

Länsstyrelsen i Malmöhus Län
Malmö

Ansökan om tillstånd att avspärra vissa vägar i Väsby kommun

Nordvästra Skånes Flygklubb, som avser att söndagen den 4 juni 1950 anordna flyguppvisning på Höganäs flygplats, anhåller härmed att under tiden 09.00-16.00 få avspärra följande vägar i Väsby kommun, vilka på bif. Generalstabskarta äro markerade med grönt.

Körvägen från en punkt på Höganäs stadsgräns 1000 m västra L i Långäröd till en punkt 200 m norr om b i Lerberget.

Körvägen från en punkt 500 m norr om Lerberget på stora landsvägen Lerberget-Höganäs till "Skogsvägens" skärning med Höganäs stadsgräns.

Två körvägar från Lerberget i ungefär nordostlig riktning mot Esperöd.

Stora landsvägen Lerberget-Buskeröd (norra).

Vägen Buskeröd (södra)-Hustofta.

Långärödsvägen från Höganäs stadsgräns till vägen Hustofta-Buskeröd (norra).

Högaktningsfullt
NORDVÄSTRA SKÅNES FLYGKLUBB

Adress: Lantbrukare Håger Ohlsson
Rausvägen
Raus

Inl. klipp ur generalstabskarta

Överlämnas från Kungl. Luftfartsstyrelsen

Höganäs Billerholms AB

Stockholm den 25/5 1950

Landsfiskalen i

Höganäs distrikt, Höganäs län.

Med anledning av Er remiss den 17 maj 1950 angående

ansökan om tillstånd för Nordvästra Skånes Flygklubb att an-

ordna flyguppvisning på Höganäs flygplats den 4 juni 1950

och för Kungl. Luftfartsstyrelsen med återlämnande av remiss-

skedlingen i kista bilagor meddelas, att styrelsen icke har

konstigt att erinra om att tillstånd till flyguppvisningen

enligt angivet program beriljas under förutsättning att

de utförande bestämmande om luftfartssamt av polio-

myndigheterna upställa villkor, nedanstående föreskrifter

beaktas, samt att de i kista bilagor meddelas.

1. Ingenjören I. Jönsson skall vara ledare för upp-

visningen. Jönsson är skyldig tillse att gällande be-

stämmande om luftfartssamt övriga föreskrifter iakttagas

samt att godkända här för kvalificerade certifikationsbe-

stämmande om luftfartssamt övriga föreskrifter iakttagas

samt att godkända här för kvalificerade certifikationsbe-

stämmande om luftfartssamt övriga föreskrifter iakttagas

samt att godkända här för kvalificerade certifikationsbe-

stämmande om luftfartssamt övriga föreskrifter iakttagas

samt att godkända här för kvalificerade certifikationsbe-

stämmande om luftfartssamt övriga föreskrifter iakttagas

samt att godkända här för kvalificerade certifikationsbe-

stämmande om luftfartssamt övriga föreskrifter iakttagas

samt att godkända här för kvalificerade certifikationsbe-

stämmande om luftfartssamt övriga föreskrifter iakttagas

samt att godkända här för kvalificerade certifikationsbe-

stämmande om luftfartssamt övriga föreskrifter iakttagas

samt att godkända här för kvalificerade certifikationsbe-

stämmande om luftfartssamt övriga föreskrifter iakttagas

samt att godkända här för kvalificerade certifikationsbe-

stämmande om luftfartssamt övriga föreskrifter iakttagas

samt att godkända här för kvalificerade certifikationsbe-

stämmande om luftfartssamt övriga föreskrifter iakttagas

samt att godkända här för kvalificerade certifikationsbe-

stämmande om luftfartssamt övriga föreskrifter iakttagas

samt att godkända här för kvalificerade certifikationsbe-

stämmande om luftfartssamt övriga föreskrifter iakttagas

samt att godkända här för kvalificerade certifikationsbe-

stämmande om luftfartssamt övriga föreskrifter iakttagas

samt att godkända här för kvalificerade certifikationsbe-

stämmande om luftfartssamt övriga föreskrifter iakttagas

samt att godkända här för kvalificerade certifikationsbe-

stämmande om luftfartssamt övriga föreskrifter iakttagas

samt att godkända här för kvalificerade certifikationsbe-

stämmande om luftfartssamt övriga föreskrifter iakttagas

samt att godkända här för kvalificerade certifikationsbe-

Lut 1302/15
La/50

I 709/50

Expo:

CPV

GAA

KBAK

Nordvästra
Skånes Fk

PG SANT

Ta

La

Gluf del:
Huy

Eftersom läsbarheten av ovanstående dokument är låg, finns en renskrivning av texten på nästa sida.

Överlämnas från Kungl. Luftfartsstyrelsen
till Höganäs-Billesholms AB
för kännedom. Stockholm den 25/5 1950

Till
Landsfiskalen i Höganäs distrikt
Höganäs

Med anledning av Eder remiss av den 17 maj 1950 angående tillstånd för Nordvästra Skånes Flygklubb att anordna flyguppvisning på Höganäs flygplats den 4 juni 1950 får Kungl. luftfartsstyrelsen med återlämnande av remisshandlingen jämte bilagor meddela, att styrelsen icke har något att erinra mot att tillstånd till flyguppvisningen enligt angivet program beviljas under förutsättning att utöver gällande bestämmelser om luftfart samt av polismyndigheter uppställda villkor, nedanstående föreskrifter iakttages.

1. Ingenjören I. Pehrsson skall vara ledare för uppvisningen. Pehrsson är skyldig tillse att gällande bestämmelser om luftfart samt övriga föreskrifter iakttagas samt att godkänna härför kvalificerade certifikatinnehavare såsom förare av i uppvisningen deltagande flygplan ävensom övrig i uppvisningen deltagande personal. Såsom trafikledare skall före, under och efter uppvisningen tjänstgöra trafikledaren C.N. Dahlstedt.
2. Åskådare- och parkeringsplatserna skall vara avstängda från start- landningsplatserna.
3. Vid uppvisningen må konstflygning med segelflygplan och ballongjakt utföras med i programmet angivna flygplan och förare. Uppgift om registreringsbeteckning och förare av det flygplan av typ Saab "Safir", som skall utföra konstflygning, skall insändas till luftfartsstyrelsen för godkännande. Konstflygning skall företagas på betryggande avstånd från åskådarplatserna och må utföras ned till en lägsta höjd av 100 meter. Konstflygning över åskådare får icke förekomma. Förbiflygning får utföras på lägst 50 meters höjd. Flygning skall utföras så att åskådarplatserna icke överflyges på höjder under 100 meter och företages efter lämpliga banor. Åskådare vid eller i närheten av flygplanen få icke uppehålla sig i start- och landningsriktningen
4. Fallskärmschopp må företagas av franske medborgaren Louis Sabatier, varvid uthopp må företagas från helikopter under följande förutsättningar:
 - a) Såsom förare skall tjänstgöra person, som är innehavare av för luftfartyget gällande trafikflygarecertifikat.
 - b) Dörren på den sida från vilken utsprånget skall ske skall vara bortmonterad.
5. För täckande av ersättning av skada, som i samband med uppvisningen kan komma att tillfogas person eller egendom, som icke befordras av flygplan, bör Nordvästra Skånes Flygklubb taga ansvarighetsförsäkring, innefattande ersättning för skada å person intill ett belopp av 50.000 Kronor för varje skadad person, dock tillhoppa högst 150.000 Kronor för varje olyckshändelse, samt vid skada å egendom intill ett belopp av högst 20.000 kronor för varje olyckshändelse.
6. Nordvästra Skånes Flygklubb skall svara för att brand- och ambulansbil finnes i beredskap.
7. Flygplanet SE-SDF får användas vid uppvisningen endast under förutsättning att det innehar gällande luftvärdighetsbevis.
8. Förarna A. Olsson och ?. Glad må delta i uppvisningen endast under förutsättning att de inneha gällande trafikflygarcertifikat samt föraren Bror Svensson endast under förutsättning att han innehar gällande segelflygarcertifikat.

Stockholm den 23 maj 1950
???/???

C. Ljungberg

E. Ljungh

Bestyrkes i tjänsten

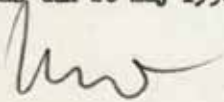
VD

Flygfältet/flygdagen

I anslutning till mitt brev av den 20/4 och Ditt svar av den 28/4 vill jag härmed kortfattat rapportera om dagens läge.

1. Byggnadstillstånd har numera beviljats för materialbyggnaden. Den beräknas bli färdig till flygdagen.
2. Luftfartstyrelsen har beviljat tillstånd för anordnande av flygdagen.
3. Fältets godkännande för allmänt bruk - vilket ju inte har med flygdagen att göra - är en seg historia. Som exempel på besvärligheter kan jag nämna, att Väsby kommun beslutat bordlägga frågan om medgivande från deras sida till fältets godkännande för allmänt bruk i avvaktan på utlåtande från Byggnadsnämnden. (Höganäs stad har däremot redan lämnat sitt medgivande.) Fridlysningen av fältet, vilken är ett annat villkor för fältets godkännande för allmänt bruk, dröjer, emedan landsfiskalen i Höganäs avstyrkt framställningen, beroende på att över fältet går en s.k. tångaväg med 200 delägare. Ärendet har nu kommit på återremiss till landsfiskalen för ytterligare utredning.
4. Programmet för flygdagen har för dagen det utseende, som framgår av bil. 1, varav bl.a. framgår, att general Nordenskiöld (efter av oss inspirerad framställning från bankir Cervin) beordrat medverkan av Flygvapnet. Det blir, som Du ser, dels en uppvisning med 2 reaktionsdrivna J 21, dels en formationsflygning med 2 divisioner (= 15 plan) SK 16. Generalen själv kommer troligen att anlända i en J 28 (Vampire). Eventuellt gör han en sväng över fältet. Han förefaller sålunda mycket intresserad av flygdagen. I programmet skall Flygvapnets medverkan, enligt generalens önskan, endast betecknas som ett "deltagande av Flygvapnet". Reaplanen kan landa och starta endast på Barkåkra.
5. Inbjudningslista bifogas, bil. 2. Tjänstemannalistan är fastställd efter samråd mellan fr. Åberg, dir. Terling, dir. Olsson och mig.
6. Nordvästra Skånes Flygklubbs meddelande till lokalpressen och Malmö-TT erhåller Du separat från Lindström. Vi har samvetsgrant underlåtit att tala om invigning.
7. Bankir Cervin avstod, med anledning av flygklubbens avrådan, från en regnförsäkring. Men det är ju ännu inte för sent att teckna en sådan.
8. Bifogar min arbetspärm för flygdagen för den händelse Du skulle vara intresserad av några detaljer.

Höganäs den 26 maj 1950



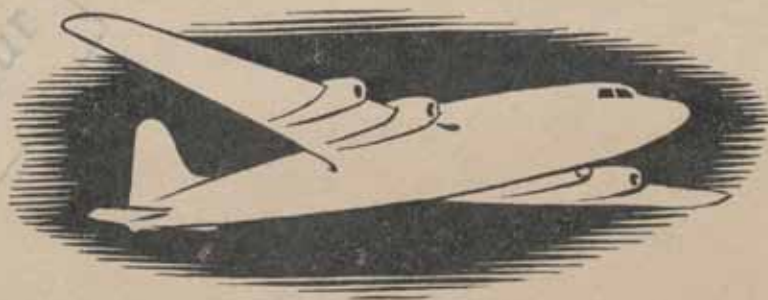
Den 20 april fanns inget tillstånd för uppförandet av materialbyggnaden. Här har tillståndet erhållits. Genomgående kan man imponeras av hur korta handläggningstider man arbetade med under den här tiden. Jfr dock med tidningsurklipp från 16 mars 1940. Svartbygge?

Här redovisas också ett problem som är allmänt förekommande vid markärenden i Höganäsbolagets arkiv. Tångavägar. Dessa vägar, eller stigar, har ofta traditioner som går mycket långt tillbaka i tiden. De etablerades ofta på samfälligheter och andra markområden med lågt värde. Efter hand, med samhällenas expansion, kunde de komma att hamna i lägen som gjorde dem mycket värdefulla. Det finns flera exempel på denna utveckling.

Några data om flygklubbatna i NV. Skåne

=====

Kort före de kritiska dagarna 1939 bildades Hålsingborgs Flygklubb. En av de främsta initiativtagarna var direktör Sven Lundberg. Kriget med sina många restriktioner lade hinder i vägen för den första kullen motorelever skulle få påbörja sin utbildning. Ett par år senare eller närmare bestämt i september 1941 bildades en segelflygsektion inom klubben. Det dröjde emellertid ända till maj 1944 innan sektionen hade hunnit skaffa all den materiel, som behövs för att aktivt utöva flygverksamhet. Start- och flygmateriel byggde klubbens elever på egen hand och sedan väl isen var bruten kunde sektionen utveckla sig ganska snabbt. I början av 1945 tog klubben initiativet till bildande av flygklubbar i Örkelljunga och Klippan. För att dessa skall komma i åtnjutande av det statsbidrag som Hålsingborgs Flygklubb erhåller har det ansetts fördelaktigt att låta de nybildade klubbarna ingå som sektioner i Hålsingborgsklubben. Under åren har klubben utbildat över 200 segelflygare i ålder 50-15 år. I närvarande stund äger klubben 1 motorplan, 2 segelflygplan, 3 glidflygplan och 2 glidflygplan under byggnad. Med hangar, start- och annan materiel uppgår värdet till bortåt 100.000 kronor. Allt åstadkommet på frivillighetens väg, genom duktig ledning, framsynta donatorer som trott på flyget men sist men inte minst tack vare medlemmarnas uppooffrande arbete. Hålsingborgs Flygklubbs verksamhetsområde omspannar sålunda praktiskt taget hela Nordvästra Skåne. Då inget flygfält finnes i Hålsingborg och troligen ej hellre kommer att byggas inom överskådlig framtid är det ganska lönlöst att längre försöka driva någon flygklubb endast där. Det har därför blivit önskvärt att få ett namn på flygklubben som bättre sammanfaller med dess tillslutnings- och verksamhetsområde. Då det dessutom ur alla synpunkter måste vara bättre med en stor livskraftig klubb än ett flertal mindre har NV. Skånes Flygklubb bildats. Dess verksamhet kommer att bedrivas å alla tillgängliga flygfält inom området såsom Håganäs, Skånes Fagerhult, vintertid å Hjärnsjön och Bålängesjön, Havgårds Flygfält vid Klippan, hangen å Söderåsen, samt ev. även å Eslövs flygfält och i den mån det är möjligt även å Bergafältet i Hålsingborg. Den ort inom NV. Skåne som kan uppställa en grupp om 8-10 elever, kan få kurs förlagd till det flygfält, som för dem är lämpligast och närmast. De orter som efter 1951 års utgång kan uppvisa visst antal aktiva medlemmar kan få representanter invalda i klubbstyrelsen.



VINN EN FLYGTUR!

Besök Flygdagen på Höganäs flygplats
söndagen den 4 juni 1950 och med-
tag detta flygblad. Det gäller som
lottsedel i ett lotteri med 10 flygturer
över nordvästra Skåne under flygdagen
som vinster!

NORDVÄSTRA SKÅNES FLYGKLUBB

Nº 09997

Flygturerna genomfördes i de mindre sportflygplanen i klubben och i SAAB Safirerna och inte i vinjettbildens DC6, dåtidens modernaste passagerarflygplan.



Några olika förslag på hur VIP-korten skulle utformas. För att identifiera sig som en VIP bars den bifogade rosetten väl synlig.

2

Preliminär kalkyl för flygdagen i Höganäs den 4 juni 1950
=====

Inkomster:

8000 inträdesbiljetter à kr 2:-	16.000:-
2000 " (barn under 12 år samt militär i uniform)	2.000:-
Servering, arrende	1.000:-
Passagerarflygning, 10 % på intäkten	500:-
Flygdagen ^{marken} ålar	500:-
Program	1.500:-
Cykelparkering	500:-
Bilparkering	<u>500:-</u>
	22.500:-

Utgifter:

Väspärrar, 12 st à kr 20:-	300:-
Flaggor vid större väspärrar och vid flygfältet, 12 stänger à kr 15:-	200:-
Hyra av 2-sitsigt segelflygplan	200:-
Transport av d:o	200:-
Kaskoförs. av d:o	200:-
2 bogserplan för segelflyg	300:-
Högtalaranläggning	200:-
Flygdagsmärken, framställningskostnader	200:-
Program, tryckningskostnader, 5000 st	500:-
Cykelbiljetter + bilbiljetter + inträdesbiljetter, tryckn. kostn.	100:-
Provisioner för biljettförsäljning	1.000:-
Luftcirkus	2.300:-
Fallskärmshoppare	1.000:-
Helikopter	1.200:-
Överflygning för ballongjakt	<u>200:-</u>
Trpt kr	8.100:-

Trpt kr	8.100:-
Speaker, arvode, resor och traktamente	100:-
Flygledare, " " " "	100:-
Avspärrningsanordningar för åskådarefålor, svärdskast	1.000:-
Parkeringsplatser f. bilar	100:-
Statspolis	1.300:-
Röda kors, ambulans, brandkår	400:-
Hemvärnet för vakttjänst	100:-
Stolar för särskilt inbjudna, kokarder, armbindlar	100:-
Hyra för 2 avträden, pissoarer	200:-
Reklam, annonser, flygblad	<u>2.500:-</u>
	Kr 14.000:-

Inkomster	22.500:-
Utgifter	<u>14.000:-</u>
Behållning	8.500:-

Höganäs flygplats
söndagen den 4 juni

Arrangör: Nordvästra
Skånes Flygklubb

FLYGDAG I HÖGANÄS

PROGRAM FÖR FLYGUPPVISNINGARNA

10.00—12.15 Rundflygningar. Passagerareuppvisningar med helikopter
12.15—12.40 Höganässeouternas modellflygplanstävling
12.40—12.50 Scouterna överlämnar skalmmodell av Ercoupe till Dir. P. Eg. Gummeson
12.50—13.00 Hälisningsanförande av Hedersordföranden i Nordvästra Skånes Flygklubb Dir. P. Eg. Gummeson
13.00—14.35 Flyguppvisningar enligt vidstående program
14.00—mörkrets införelse Rundflygningar. Passagerareuppvisningar med helikopter

1. Glidflyguppvisning
2. Rotefflygning med segelflygplan
3. Demonstration av flygplan, typ Ercoupe
4. Vinschstart med segelflygplan
5. Höjdgissningstävling
6. Avancerad flygning med SAAB-Safir
7. Följa John
8. Ballongjakt
9. Avancerad flygning med segelflygplan
10. Helikopteruppvisning
11. Fallschärmshopp från helikopter

Världspremiär!

I uppvisningarna deltagar dessutom Flygvapnet

Idéflyg god.
10 1/6

med eller
falsk

Under flygdagen deltar Flygvapnet i en flygning med en SAAB-Safir
Alla flygare är välkomna att delta i flygningarna
Flygklubb

Publicering tidigast onsdagen den 24 maj 1950

Notisförslag

För företa gången kommer en Flygdag att anordnas i Höganäs med Nordvästra Skånes Flygklubb som arrangör. Flygdagen har fått en bred uppläggning, vilket varit möjligt därigenom att Höganäsbolaget ställt sig som ekonomisk garant. Det störstilade evenemanget går av stapeln söndagen den 4 juni på Höganäs Flygplats.

- Det är ett omfattande organisationsarbete, som ligger bakom en sådan här dag berättar organisationskommitténs ordförande, intendent Bertil Wallgren. En rad myndigheter skall kontaktas för tillståndsgivning i olika avseenden, det skall ordnas med parkeringsplatser för bilar och cyklar, vägar måste avspärras, programblad skall färdigställas, högtalaranordningar skall installeras, det skall sörjas för kaffeservering och en hel del annat, som hör till den yttre ramen för en flygdag av den omfattning, som nu håller på att organiseras. Men det viktigaste av allt och det inte minst arbetskrävande har varit att få fram ett så tilltalande program, att vi om vädrets makter står oss bi, skall kunna locka ut ca 10.000 besökare. Av det vi redan har klart, kan nämnas att publiken till en början kommer att få se hur en start av glidflygplan tillgår. Det blir vidare roteflygning med segelflygplan, demonstration av Ercoupe, vinschstart med segelflygplan, höjdgissningstävlan osv. Hur det går till att "följa John" i luften kommer publiken också att få bevittna. Avancerad flygning med SAAB-Safir ingår också i programmet sedan SAAB lovat ställa flygplan och förare till förfogande. Vidare blir det ballongjakt samt avancerad flygning med segelflygplan. Det senare "numret" kommer för övrigt att utföras med en av Höganäsbolagets ingenjörer, I Persson, som förare. En helikopter kommer att delta med en särskild uppvisning. Fallskärms hopp från helikopter av den franske fallskärms hopparen Louis Sabatier slutligen är en världsnyhet, som vi väntar skall tilldra sig berättigad uppmärksamhet. Det är efter omfattande förhandlingar med Monsieur Sabatier själv och franska luftfartmyndigheter, som den sistnämnda programpunkten har kunnat säkras. Monsieur Sabatier, som fått sin flygutbildning i England, deltog under kriget i de fria franska styrkorna och tilldelades för sina insatser där utmärkelsetecknet krigskorset med palm. Han har gjort 125 uthopp, varav 55 med fördröjd utlösning. Även den svenska beskickningen i Paris har varit inkopplad på detta ärende, slutar intendent Wallgren.

Eld och lågor för flygdagen är givetvis den arrangerande flygklubbens ordförande, lantbrukare Helmer Ohlsson, Raus. Trots att Nordvästra Skånes Flygklubb är alldeles nybildad, har flygintresset stark förankring i N.V. Skåne. Den nya klubben är nämligen en arvtagare till Hälsingborgs Flygklubb och bereder sig på att ytterligare utveckla verksamheten.

- "Nedan nu, säger herr Ohlsson, omspanner Hälsingborgs Flygklubbs verksamhet praktiskt taget hela nordvästra Skåne. Men då inget flygfält finns i Hälsingborg och troligen inte heller kommer att byggas där under överskådlig framtid, är det ganska lönlöst att ha verksamheten koncentrerad dit. Det har blivit ett naturligt önskemål för oss att få ett namn på klubben, som bättre sammanfaller med dess tilldelnings- och verksamhetsområde. Då det dessutom måste vara bättre med en stor och livskraftig flygklubb än med ett flertal mindre, har Nordvästra Skånes Flygklubb bildats. Dess verksamhet kommer att bedrivas på alla tillgängliga flygfält inom området såsom Höganäs, Skånes Fagerhult, vintertid på Hjälmjön och Bälingsjön, Havgårds flygfält vid Klippan, "hangen" på Söderåsen samt eventuellt också på Eslövs flygfält och givetvis i den mån det är möjligt även på Bergafältet i Hälsingborg. Den ort inom N.V. Skåne, som kan ställa upp en grupp om 8-10 elever, kan få kurs förlagd till det flygfält, som för vederbörande är närmast och lämpligast. De orter, som efter 1951 års utgång kan uppvisa ett visst antal aktiva medlemmar kan få representanter invalda i klubbstyrelsen.

Vi hoppas, nu, att den förestående flygdagen, som i denna form möjliggjorts genom Höganäsbolagets välvilliga stöd och organisatoriska medverkan, skall ge den nya klubben redan från början luft under vingarna och att flygintresset i våra bygder ytterligare skall kunna utvecklas. Sade belåtna herr Ohlsson.

SAAB-Safir, världsrekordhållare

Den av nybildade Nordvästra Skånes Flygklubb anordnade flygdagen i Höganäs söndagen den 4 juni torde med sitt allsidigt sammansatta program bli en av de mest omfattande, civila flygdagar hittills i Sverige. Ett 30-tal flygplan kommer att medverka - glidflygplan, segel- och motorflygplan, helikopter. Bland de många flygplans-typerna märks SAAB-Safir, det tresitsiga, svenska sport- och reseplanet. SAAB-Safir visade sin klass redan den 10 maj 1947, då greve C.G. von Rosen med detta plan satte världsrekord non-stop Stockholm - Adis Abeba. Vid flygdagen kommer publiken att få se SAAB-Safir i avancerad flygning.

Att leka "ta fatt" i luften

"Följ John" är ett lekfullt programinslag vid flygdagen i Höganäs den 4 juni. Hur skickliga flygförare i denna programpunkt leker "ta fatt" i luften är alltid lika roligt att bevittna. Två flygplan är i luften, och som av namnet på leken framgår, gäller det för det ena flygplanet att genom allehanda krumbukter bli kvitt sin efterhängane förföljare. Och för förföljaren gäller förstås, att hänga med i svängarna. Ballongjakten är en spännande punkt på programmet. Från marken släpps upp ballonger, som flygplansföraren skall försöka träffa med planets propeller, en ingalunda lätt sak. Ballongjakten utföres med det trevliga planet KZ II-Sport, byggt i Köpenhamn av flygfirman Kramme & Zeuten. Under ockupationen byggdes KZ-plan mitt inne i Köpenhamn utan att tyskarna lyckades spåra upp dem.

Världspremiär på uthopp från helikopter

Den ojämförligast mest attraktiva programpunkten blir fransmannen Louis Sabatiers fallskärms hopp. Monsieur Sabatier kommer att hoppa från repstege, apterad på Ostermans helikopter. På flygdagen i Höganäs är det första gången som den berömda fallskärms hopparen på detta sätt företager ett uthopp.

Många chanser till gratis flygtur

I samband med flyguppvisningen kommer det att anordnas passagerar-uppettningar. Programledningen har reserverat 25 gratisbiljetter. Och nu gäller det bara vilka, som kommer i åtnjutande av Fru Fortunas gunst. Tio biljetter utlottas i programmen som lotter, tio gratisturer blir det på de flygblad som en av de närmaste dagarna före flygdagen kommer att släppas ned över Landskrona, Hälsingborg, Höganäs m.fl platser och slutligen får fem av de, som lyckas bäst i höjdgissningstävlingen, varsin gratistur.

Ercoupe i skalmodell till Dir. Gummeson

"Nyingarna" i Höganäs scoutkår dvs. den sektion inom kåren, som på sitt program bl.a. har modellflygplansbygge, kommer i samband med flygdagen att anordna sin första modellflygtävling. De flygbitna ungdomarna har använt många timmar för att få sina plan i ordning och fulltrimmade till detta sitt första framträdande. Det blir ett tio-tal scouter som deltar i denna tävling. Som ett synligt bevis på scoutkårens tacksamhet till Dir. Gummeson för dennes intresse för scoutrörelsen har några av grabbarna färdigställt en spantbyggd skalmodell av Dir. Gummesons eget flygplan, typ Ercoupe. Modellen kommer att överlämnas till Dir. G. under flygdagen.

Välkänd speakerröst vid mikrofonen

Det är en ytterst viktig sak vid arrangemang som det förestående att publiken intimt hålles underrättad om vad som försiggår. I detta syfte kommer stora högtalaranläggningar att sättas upp. Som speaker har organisationskommittén förvärvat den i flygkretsar kände och uppskattade Rudolf Abelin, Malmö. Med honom vid mikrofonen kan publiken vara säker på att få veta allt, som kan vara värt att veta i anslutning till uppvisningarna. Och att upplysningarna inte bara blir präglade av ingående sakkunskap utan också serverade på ett trevligt och underhållande sätt, det är namnet Rudolf Abelin också en garanti för.

Förband ur flygvapnet medverkar

För dagen kan vidare meddelas, att förband ur flygvapnet kommer att delta. Arten och omfattningen av detta programslag kan dock ej avslöjas förrän under flygdagen. Under flygdagen kommer vidare en av de stora "fåglarna" på atlantlinjen, en Skymaster DC-6, att överflyga fältet på låg höjd.

Gott om plats för åskådarna. Förstärkta tågförbindelser

För publikens trivsel är det väl sörjt. Rymliga "Åskådarfällor", bil- och cykelparkeeringsplatser har ordnats, liksom förstklassig servering av allehanda förfriskningar.

Följande ordinarie tåg kommer att förstärkas:

Från Hälsingborg	kl 11.21
" Åstorp	11.25
" Ängelholm	11.24, samtliga med ankomst Höganäs kl 12.10.

Tåg från Höganäs kl 16.15 till nämnda platser kommer likaledes att förstärkas.

Besök Flygdagen i Höganäs. Det omfattande programmet bjuder bl.a. på avancerad flygning med segelflyg- och motorflygplan, höjdgissningstävling, ballongjakt, helikopteruppvisning, fallskärms hopp.

I glidflyguppvisningen utför instruktör Lennart Hansson normal flygning med glidflygplan av rypen SG-38, som användes vid den första skolningen av elever i segelflygkurser.

På flygdagen i Höganäs kommer det amerikanska sportflygplanet Ercoupe att demonstreras. Ercoupen har väckt uppmärksamhet över hela världen för sina utomordentliga flygegenskaper. Utmärkande för detta plan är bl.a. att det inte kan komma i spin.

En annan punkt på programmet är vinschstart med segelflygplan. Flygplanet dras upp med hjälp av en wire, som är ansluten till en vinschanordning i motsatta ändan av flygfältet. Föraren av planet utför därefter normal flygning och avslutar sitt programinslag med pricklandning.

En intressant programpunkt är höjdgissningstävlingen. Publiken får gissa den höjd flygplanet har i det ögonblick ett signalskott med rött sken avlossas från flygplanet. De fem, som gissar bäst, får i pris varsin gratis flygtur.

SAAB-Safir, det svenskbyggda sportflygplanet som har världsrekord på sträckan Stockholm - Addis Abeba kommer att delta i flyguppvisningarna. Försumma inte att se vad SAAB-Safir kan prestera i konstflygning. Vik söndagen för Flygdagen.

Flygdagen började klockan tio idag med rundflygningar ^{och} ~~samt~~ passageraruppstigningar med helikopter. På förmiddagen anordnar höganäs-scouterna modellflygplanstävling och vidare kommer medlemmar från Hålsingborgs Flygklubb att underhålla publiken som kommer i god tid med pricklandningstävling. Det lönar sig alltså att bege sig till flygplatsen redan nu. Gör Ni det hjälper Ni också till att underlätta trafiken.

Hur det går till att konstflyga i plan utan motor får flygdagens publik uppleva. Det är en Höganäsbo, ingenjör Ivan Persson, som i ett engelskt tvåsitsigt plan av typ Slingsby svarar för detta lockande programinslag i flygdagens många uppvisningar. Inne i god tid. Då får Ni vara med om så mycket mera. Redan klockan 10 på f.m. börjar det. Tag med hustru och barn. Låt flygdag bli familjedag.

Flygdagen i Höganäs bjuder på många attraktiva programpunkter. Avancerad flygning med segelflygplan och med SAAB-Safir, Ballongjakt, Höjdgissningstävling, roteflygningar, pricklandningstävlingar. En unik premiär bjuder programledningen också på. Den berömda fallskärms-hopparen, fransmannen Louis Sabatier gör nämligen för första gången ett uthopp från en repstege, fäst vid Helikopter. Ett spänningsladat programinslag.

med vanliga flygplan och
Flygdagen i Höganäs tar sin början kl 10.00 på förmiddagen med rundflygningar ~~samt~~ passagerareuppstigningar med helikopter. På förmiddagen anordnar höganässcouternas sin första modellflygplanstävling. Det blir också tillfälle att få se medlemmar ur Hålsingborgs Flygklubb i en intressant pricklandningstävling. Det är därför klokt att ge sig ut till flygplatsen i god tid. Och det lönar sig, ~~för~~ det är väl *för* sörjt för underhållningen.

Flygdagen i Höganäs bjuder på ett omfattande och allsidigt program. In- och utländska flygare medverkar i intressanta och spännande programpunkter. Ni får se flygplan leka tafatt i luften, Ni får se hur ballongjakt tillgår och Ni får vara med om när fransmannen Louis Sabatier gör sitt första uthopp från helikopter och mycket annat. Före och efter flyguppvisningarna är det rundflygningar ~~samt~~ passagerareuppstigningar med helikopter. Att se den vackra Kullabygden från luften är en betagande syn. *med vanliga flygplan och*

Chans till gratis flygtur har den som deltagar i Flygdagen. Programmet är samtidigt lottsedel i ett lotteri på tio gratisturer och de fem som lyckas bäst i höjdgissningstävlingen kommer också att få varsin gratis flygtur. Och tog Ni vara på något av de flygblad som släpptes ut i fredags så får Ni vara med om ytterligare en dragning om *42* tio gratisturer.

Flygdagen i Höganäs lockar med ett omfattande och allsidigt program. Ballongjakt, Helikopteruppvisning, fallskärms hopp, avancerad flygning med SAAB-Safir och med segelflygplan är några av de många attraktionerna. Dessutom medverkar förband ur flygvapnet och under eftermiddagens lopp gör en av de stora atlantmaskinerna, en DC sexa, en överflygning över fältet. Det är bäddat för succé. Passa på och stifta litet närmare bekantskap med flyget. Besök flygdagen.

med de gula rapsfälten och det blåa Öresund

Flygdagen i Höganäs blir den hittills största civila flygdagen i Sverige. Glidflyguppvisningar, roteflygningar med segelflyg och förband ur flygvapnet, Högjagisningstävling, Ballongjakt, avancerad flygning med bl.a. SAAB-Safir, Fallskärms hopp är några av attraktionerna. Försumma inte detta tillfälle att närmare bekanta Er med modernt flyg. Och så ett gott råd: Ge Er i god tid ut till flygfältet. Det stora evenemanget börjar kl. 10.00. f.m.

Bland det myckna, som publiken vid flygdagen i Höganäs, får vara med om märks bl.a. helikopteruppvisning, Helikoptern, den "flygande mattan" kan vad inga andra flygplan kan. Publiken får också vara med om det första fallskärms hoppet från Helikopter. Den berömda fallskärms hoppersen, fransmannen Louis Sabatier, svarar för denna programpunkt, som är en attraktion av världsformat.

På flygdagen i Höganäs kommer Ni att få lära känna en rad olika flygplanstyper - segel- och motorflygplan. Det blir bl.a. demonstration av det amerikanska sportflygplanet Ercoupe. Detta flygplan har väckt uppmärksamhet världen över för sina utomordentliga flygegenskaper. Utmärkande för Ercoupen är bl.a. att den inte kan komma i spin. Ni kommer också att få se det svenskbyggda sportflygplanet SAAB-Safir i avancerad flygning. SAAB-Safir är bekant bl.a. därför att det var med detta plan som Greve Rosen satte världsrekord non-stop flygning Stockholm Adis-Abeba.

På flygdagen i Höganäs medverkar förband ur flygvapnet med såväl roteflygning som formationsflygning. Publiken kommer också att på nära håll få se en av de stora atlantmaskinerna, en DC-6A, göra överflygning på låg höjd. Flygdagen lovar bli den hittills största civila flygdagen i Sverige. Vik söndagen för flygdagen.

Flygdagens allsidiga non-stopprogram bör alla som har intresse av att följa med flygets utveckling ta del av. Glidflyguppvisningar, avancerade flygningar, ballongjakt, höjdjagisningstävling, fallskärms hopp, militära rote- och formationsflygningar är några av de lockande punkterna på programmet. Flygdagen börjar klockan 10.00 f.m. med rundflygningar samt passagerareuppstigningar med Helikopter. Under förmiddagen före de egentliga flyguppvisningarna anordnar Höganäs scouterna sin första modellflygplanstävling och medlemmar ur Häl-singborgs Flygklubb underhåller publiken med en spännande pricklandningstävling. Det är sålunda idé att ge sig till flygplatsen i god tid.

Lista över inbjudna till

Flygdagen i Högånäs den 4 juni 1950

B = inbjuden på
brev
övers på kont

B. Gunnar Nordström

HÖGANÄSBOLAGETS STYRELSE:

Bankir Tage Cervin, Strandvägen 7 A, Stockholm
Godsägaren m.m. Vålborne Herr Rudolf Tornerhjelm, Gunnarstorp
Dir. Ragnar Blomquist, Karlavägen 78, Stockholm
Ing. Fritz Egnell, Hovslagaregatan 3, Stockholm
Dir. Gösta Ehrnberg, Simrishamn
Advokat Hugo Stenbeck, Hamngatan 16, Stockholm
(Dir. P Eg. Gummeson)

HÖGANÄSBOLAGETS TJÄNSTEMÄN:

Dir. Viggo Terling
Intend. Helge Rickman
" Kai Thorstensson
Dir. Edvin Olsson
Övering. Magnus Smedberg
Frk. Signe Åberg
Förv. Gunnar Christensson, St. Hyllinge gård, Hyllinge
1:e ing. Nils Lundin
1:e ing. Eric Bengtsson
1:e ing. Bengt Andersson
1:e ing. Åke Frölich
1:e ing. Nils Schrewelius
1:e ing. Yngve Wahlberg, Bjuv
1:e ing. Valter Cronström, Skromberga
1:e ing. Åke Svende, Billesholm
Kamrer Josef Wrahme
" Christian Carlén
1:e ing. Sven Hallsjö

DIV. KOMMUNALA REPR. m.fl.:

Konsul Olof Arnberg, Storgatan 58, Högånäs
Landstingsman J Wald. Persson, Villagatan 10, Högånäs
Redaktör Åke Olofsson, Långgatan 6, Högånäs
Bruksarb. Henry Hansson, Verdandigatan 4, Högånäs
Fabrikör Otto Bengtsson, Lerbergsvägen 3, Högånäs
Kommunalborgmästare Einar Celander, Stadshuset, Högånäs
Skeppare Carl Norrthon s:r, Kaptensgatan 4, Högånäs

DIV. KOMMUNALA REPR. m.fl. (forts.) :

Stadsfullm.ordf. Herr Bergling, Hålsingborg

Kommunalfullm.ordf. Installatör John Oltin, Box 329, Viken

" Snickare Per Arthur Persson, Lerberget, Hgs.

" Skogsmästare Erik Eriksson, Krapperup

" Riksdagsman Gillis Olsson, Jonstorp

DIVERSE

Red. Yngve Norrvi, Segelflygskolan, Älleberg, Box 40, Falköping

Landsfiskal Polke Magnusson, Vegagatan 4, Höganäs

Advokat Bengt Linders, Henry Ljunggrens Adv.byrå, Järnvägsg.7, Hbg.

" Hans Dahlin, " " "

Notarie Arne Norrlöw, " " "

" Mats Olsson, " " "

Ing. Ragnar Siebke, Kärngränd 1, Hålsingborg

✓ *Närskrivet* -3-

FLYGVAPNET

- ✓ B Överste Knut Zachrisson, Södra Flygbasområdet, Bruksg. 21-25, Ängelholm
- ✓ B Överste Ingemar Nygren, Krigsflygskolan, Ljungbyhed
- ✓ B Överste Bill Bergman, Skånska Flygflottiljen, Ängelholm
(den inbördes rangordningen mellan dessa är den angivna)

LUFTFARTSTYRELSEN

- ✓ B Byråchef Marktkunstbyrån: Överstelöjtnant Fredrik Adilz, Kgl. Luftfartstyrelsen, Rålambsvägen 3-5, Stockholm 12
T.f. Byrådir. Marktkunstbyrån
- ✓ B Flygplatschef Bulltofta Flygplats: Ing. Eric Wendel, ev. Bulltofta Flygplats, Malmö 8

KGL. SVENSKA AEROKLUBBEN

- *Kommun i* KSAK-generalsekr.: Överste Harald Enell, KSAK, Malmkillnadsg. 27 Stockholm

- ✓ *örande* B Drakenberg, *FO-bef. (?)*
- B Kapten Andersson *Kommun i*

PRESSEN (*Pressmeddelande under P.*)

- B Representant för Nordv. Skånes Tidningar, Högåns
- B " " Skånska Socialdemokraten, "
- B " " Helsingborgs Dagblad, "
- B " " Helsingborgs-Posten, S.Storg. 17, Helsingborg
- B " " Håssleholms-Tidningen Norra Skåne, Håssleholm
- B " " Hallands-Posten, Halmstad
- B " " Sydsv. Dagbladet Snällposten, Malmö
- B " " Skånska Dagbladet, Malmö
- B " " Landskrona-Posten, Landskrona
- B " " Tidningen Arbetet, Malmö
- B " " Kvälls-Posten, Malmö
- B " " Tidningarnas Telegrambyrå, Rundelsg. 14, Malmö
- B
- B

(Kuc) Kap. Byström

Flygdagens trafikledare: Dahlstedt, Bulltofta

Fzxxz " speaker: Rud. Åbeling, ingenjör vid Kockums Flygindustri, M-8

Glidflyguppvisning

Instruktör Hansson, Hålsingborgs Flygklubb

SG - 38, skolglidflygplan

Roteflygning med segelflygplan

Starkman, trafikledare vid Bulltofta, militärt flygutbildad. Rosenqvist - flyglärare vid Aeroklubben, M-8. Fpl: Grunau Baby, tysk konstruktion

Ercoupe

E.D. Nilsson - förare, anställd som förare vid Kockums Flygindustri, M-8

Vinschstart med segelflygplan

Svensson, segelflyginstruktör, Aeroklubben i Malmö

Höjdgissning

Höjrup, trafikledare fr. Bulltofta.

Följa John

Sergeant R. Glad, lärare vid Flygkrigsskolan, Ljungbyhed

Militärt inslag

1. Roteflygning - F 10. 2 st J 21-R, svenskbyggda, s.k. tvestjärter. Reaktionsdrivna jaktplan
2. Formationsflygning - 2 divisioner från Flygkrigsskolan, Ljungbyhed. Typ SK 16, amerikansk typ
3. General Nordensköld - J 28 - Vampire, engelsk typ. Reaktionsdrivet, s.k. blåslampa.

På sadelplats

Höganäsbolagets styrelse: Cervin, ^Törnerhjelm, ^Blomqvist, Egnell, Ehrnberg, Stenbeck, Gummeson

Kommunala repr. m.fl. Arnberg, Jöns Waldemar, Olofsson, Celander, Norrthon, Bergling, kommunalordf. i Viken, Lerberget, Krapperup, Jonstorp.

Flygvapnet: Nordensköld, Öv. Knut Zachrisson, Sö. Flygbasområdet, Å-holm, Öv. Ingemar Nygren, Krigsflygskolan, Ljungbyhed, Öv. Bill Bergman, Skånska Flygflottiljen, Å-holm

Luftfartsstyrelsen : Överstelöjtnant Fredrik Adilz

Bulltofta, Flygplatschefen, Ing. Eric Wendel

Flygfärd Startbann NV-50 - 800m.
SV-100 - 750 "

Program för flygtag i Högåns den 4 juni 1950

1. Start av glidfpl. Fpl. SG-38 nr 118, förare Lennart Hansson
2. Roteflygn. med segelfpl. Fpl. SE-SDF och SE-SFR, förare K E Rosenqvist och C Å Starkman. Bogserfpl. SE-AWX och SE-ATL, bogserförare C Å Ahlbom och R Glad.
3. alt. 1 Demonstration av fpl-typ Ercoupe. Fpl. SE-BFY, förare E D Nilsson
alt. 2 " " " SAAB-safir. Fpl. SE-AZN, förare E D Nilsson
4. Vinschstart med segelfpl. Fpl. SE-SDL, förare Bror Svensson
5. Höjdämningsstävlan. Fpl. SE-ATL, förare R Glad
6. Följa John. Fpl. SE-BHM och SE-ANM, förare förv. Olsson och C Å Starkman
7. Avancerad flygning med SAAB-safir. SAAB ställer fpl. och förare till förfogande. Uppgift om fpl. och förare kommer senare att tillställas Kungl. Luftfartstyrelsen.
8. Ballongjakt. Fpl. SE-ANM, förare T Höjrup
9. Avancerad flygning med segelfpl. Fpl. SE-SHI, förare I Persson
10. Luftvärnsskjutning mot bogserat luftmål. Ett förband ur Skånska Luftvärnsskåren skjuter med LV-kanoner mot ett luftmål, som bogseras av Svensk Flygtjänsts fpl. SE-AZF, förare H Larsson.
11. Helikopteruppvisning. Ostermans Aero AB svarar för helikopter och förare.
12. Demonstration av ett franskt, reaktionsdrivet segelfpl. Uppgift om fpl. och förare kommer senare att tillställas Kungl. Luftfartstyrelsen.
13. Fällskärmschopp. Uthoppet sker från Ostermans helikopter och företages av fransmannen Louis Sabatier.

Under uppvisningens gång kommer en av SAS DC6:or på linjen Köpenhamn, Stockholm att överflyga fältet på låg höjd.

Förteckning över deltagande flygplansförare

Förare av glidflygplan:

Lennart Hansson, cert.nr. S - 498

Förare av segelflygplan:

Ivan Persson, cert.nr. S - 68

C.E. Rosenqvist, " " S - 53

C.Å. Starkman, " " S - 412

Bror Svensson, " " S - 205

Uppgift om förare av det franska reaktionsdrivna segelflygplanet kommer senare att tillställas Kungl. Luftfartestyrelsen.

Förare av motorflygplan:

C.A. Ahlborn, cert.nr.	A2 - 1099	} bogserförare
R. Glad, " "	B - 639	
T. Högström, " "	B - 429	
H. Larsson, " "	B - 165	
E.D. Nilsson, " "	B - 435	
Förvaltare Olsson, "	B - 589	
C.Å. Starkman, " "	B - 430	

Uppgift om förare av den SAAB-ägda Safiren kommer senare att tillställas Kungl. Luftfartestyrelsen.

Helikopterförare:

En av Ostermans Aero AB:s förare.

Fälldärmschoppare:

Fransmannen Louis Sabatier, född den 5/9 1920, licens nr. 49
Fälldärmar nr. 998239 rygg, 1044981 bröst.

Typ och registreringsbeteckning på deltagande flygplan
 =====

Glidflygplan:

S G-38 nr 118

Segelflygplan:

Grunau Baby SE-SDF

" " SE-SFR

Olympia SE-SDL

Slingsby SE-SHI

Uppgift om det franska, reaktionsdrivna segelflygplanet kommer senare att tillställas Kungl. Luftfartsstyrelsen.

Motorflygplan:

Moth SE-AWX } bogserflygplan

Piper Cup SE-ATL }

SAAB-Safir SE-AZN

" SAAB-4gt. Uppgift härom kommer senare att tillställas Kungl. Luftfartsstyrelsen.

KZ II sport SE-ANM

Miles Martinet SE-AZF

Klemm 35 SE-BHM

Ercoupe SE-BFY

Helikopter:

En av Ostermans Aero AB:s helikoptrar

NORDVÄSTRA SKÅNES FLYGKLUBB

TRYCKCENTRALEN, HÄLSINGBORG



P R O G R A M

FÖR

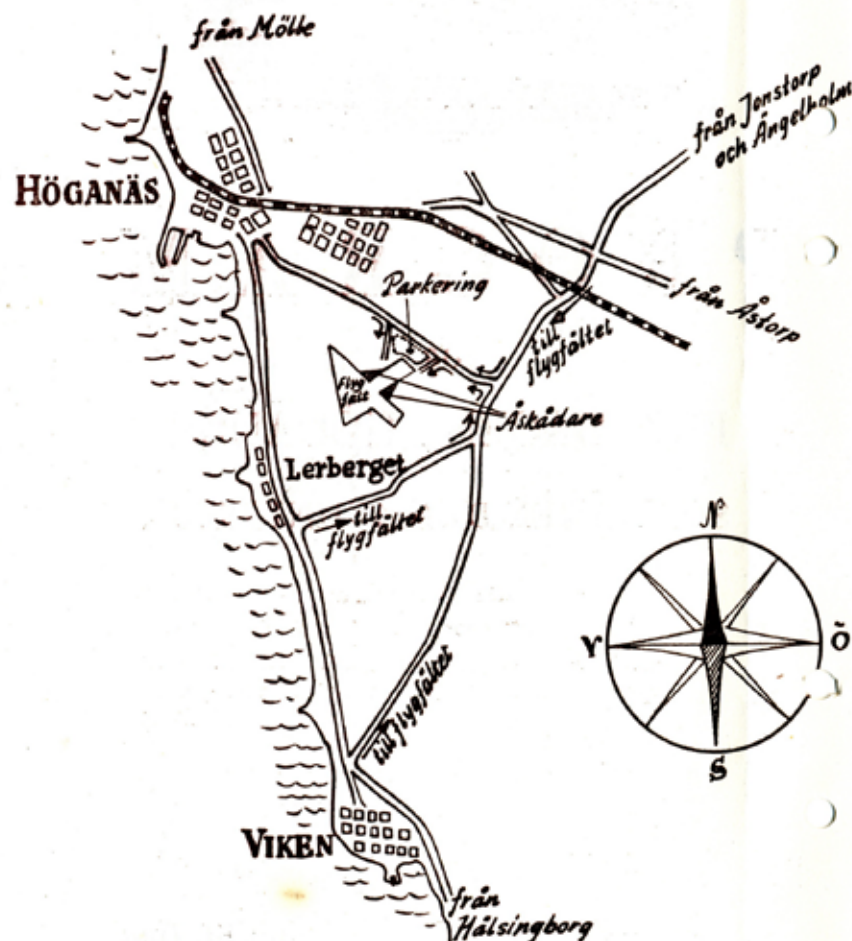
FLYGDAGEN I HÖGANÄS

SÖNDAGEN DEN 4 JUNI 1950

Nº 72

PRIS 50 ÖRE

HÖGANÄS FLYGPLATS MED TILLFARTSVÄGAR



PROGRAM FÖR FLYGDAGEN

Arrangör: Nordvästra Skånes Flygklubb
 Flygdagschef: Ivan Persson
 Trafikledare: Carl Evert Dahlstedt
 Speaker: Rudolf Abelin
 Olycksfallsberedskap: Kullens Rödakorskår
 Läkare: 1:e flygläkare Dr Ove Löfberg

★

- ★ 10.00—12.15 Rundflygningar
Passagerareuppstigningar med
helikopter
- ★ 12.15—12.40 Höganässcouternas modellflygplans-
tävling
- ★ 12.40—12.50 Scouterna överlämnar skalmodell av
Ercoupe till Dir. P. Eg. Gummeson
- ★ 12.50—13.00 Hälsningsanförande av Heders-
ordföranden i Nordvästra Skånes
Flygklubb Dir. P. Eg. Gummeson
- ★ 13.00—14.35 Flyguppvisningar enligt särskilt
program (se nästa uppslag)
- ★ 14.00—mörk- Rundflygningar
rets inbrott Passagerareuppstigningar med
helikopter

★

PROGRAM FÖR FLYG

1. Glidflyguppvisning

Instruktör Lennart Hansson utför normal flygning med glidflygplan av typen SG-38, vilken användes vid den första skolningen av elever i segelflygkurser.

2. Roteflygning med segelflygplan

Roteflygning är en synnerligen intressant flygning, vilken fordrar stor skicklighet och erfarenhet hos flygarna. Vid spakarna i de båda planen instruktör Carl Erik Rosenqvist och trafikledare C. A. Starkman.

3. Demonstration av flygplan, typ Ercoupe

Ercoupe är ett amerikanskt sportflygplan, som väckt uppmärksamhet världen över för sina utomordentliga flygegenskaper. Utmärkande för Ercoupen är bl. a., att den inte kan komma i spin. Förare trafikflygare E. D. Nilsson.

4. Vinschstart med segelflygplan

Flygplanet drages upp med hjälp av en wire, som är ansluten till en vinschanordning i motsatta ändan av flygfältet. Planet föres av inspektör B. Svensson, som utför normal flygning och pricklandning.

5. Höjdgissningstävlan

Publiken får här gissa den höjd, flygplanet har i det ögonblick då ett signalkott med rött sken avlossas från flygplanet. Kupongen i programmet ifylles och inlämnas till tävlingsledningen. De fem bästa erhåller som pris gratis flygtur.

I UPPVISNINGARNA DELTAGER

UPPVISNINGARNA

6. Avancerad flygning med SAAB-Safir

Provflygare P. O. Hagermark vid Svenska Aeroplan AB visar vad det snabba, svenskbyggda sportflygplanet Safir kan prestera i konstflygning.

7. Följa John

En intressant och samtidigt roande flygning med två flygplan, Klemm 35 och KZ II-Sport, förda av sergeant R. Glad och trafikledare C. A. Starkman.

8. Ballongjakt

Ett spännande programinslag, där trafikledare C. A. Starkman söker träffa uppsläppta ballonger med propellern. En svår konst.

9. Avancerad flygning med segelflygplan

Höganäsbolagets flygande ingenjör, I. Persson, sitter vid spakarna i ett engelskt tvåsitsigt plan av typ Slingsby och visar, att det går att konstflyga även med plan utan motor.

10. Helikopteruppvisning

Helikoptern, vår tids »flygande matta», visar prov på sina säregna flygegenskaper. Helikoptern kan vad inga andra flygplan kan.

11. Fallskärms hopp från helikopter

Den berömde fallskärms hopparen, fransmannen Louis Sabatier, bjuder på världspremiär. Monsieur Sabatier kommer under uppstigningen att befinna sig på en från helikoptern nedhängande repstege, varifrån hoppet sker. Det är första gången ett uthopp sker på detta sätt.

DESSUTOM FLYGVAPNET

Några data om flygklubbarna i Nordvästra Skåne

Kort före de kritiska dagarna 1939 bildades Hälsingborgs Flygklubb. En av de främsta initiativtagarna var direktör Sven Lundberg. Kriget med sina många restriktioner lade hinder i vägen för att den första kullen motorelever skulle påbörja sin utbildning. Ett par år senare eller närmare bestämt i september 1941 bildades en segelflygsektion inom klubben. Det dröjde emellertid ända till maj 1944, innan sektionen hade hunnit skaffa all den materiel, som behövs för att aktivt utöva flygverksamhet. Start- och flygmateriel byggde klubbens elever på egen hand, och sedan väl isen var bruten, kunde sektionen utveckla sig ganska snabbt. I början av 1945 tog klubben initiativet till bildande av flygklubbar i Örskälljunga och Klippan. För att dessa skulle komma i åtnjutande av det statsbidrag, som Hälsingborgs Flygklubb erhåller, ansågs det fördelaktigt att låta de nybildade klubbarna ingå som sektioner i Hälsingborgsklubben. Under åren har klubben utbildat över 200 segelflygare i ålder 50-15 år. I närvarande stund äger klubben 1 motorflygplan, 2 segelflygplan, 3 färdiga glidflygplan samt 2 glidflygplan under byggnad. Med hangar, start- och annan materiel uppgår värdet till bortåt 100.000 kronor — allt åstadkommet på frivillighetens väg genom duktig ledning, framsynta donatorer, som trott på flyget, och sist men inte minst genom medlemmarnas eget uppoffrande arbete.

Hälsingborgs Flygklubs verksamhetsområde omspänner sålunda praktiskt taget hela Nordvästra Skåne. Då emellertid inget flygfält finnes i Hälsingborg och troligen ej heller kommer att byggas inom överskådlig framtid, har det blivit önskvärt att få ett namn på flygklubben, som bättre sammanfaller med dess tillslutnings- och verksamhetsområde. Då det dessutom ur alla synpunkter måste vara bättre med en stor livskraftig klubb än ett flertal mindre, har Nordvästra Skånes Flygklubb bildats. Dess verksamhet kommer att bedrivas på alla tillgängliga flygfält inom området, såsom Höganäs, Skånes Fagerhult, vintertid på Hjälmjön och Bällingesjön, vidare på Havgårds Flygfält vid Klippan, hangen på Söderåsen samt ev. på Eslövs flygfält och, i den mån det är möjligt, även på Bergafärdet i Hälsingborg. Den ort inom nordvästra Skåne, som kan uppställa en grupp om 8-10 elever, kan få en kurs förlagd till det flygfält, som för dem är lämpligast och närmast. De orter, som efter 1951 års utgång kan uppvisa ett visst antal aktiva medlemmar, kan få representanter invalda i klubbstyrelsen.

★

Ni kan själv bli flygare!

Gå in som medlem i Nordvästra Skånes Flygklubb. Alla yrken och åldrar är representerade i klubben, och ett gott och otvunget kamratskap kännetecknar umgänget medlemmarna emellan.

Är Ni senior (över 18 år) kostar medlemskapet 10 kr. per år. Juniorer betalar endast 5 kr.

Sänd in Er medlemsanmälan till Nordvästra Skånes Flygklubb, Hälsingborg. Ni kan skicka nedanstående kupong i öppet kuvert, frankerat med 10 öre.

Medlemsanmälan

Undertecknad önskar bli medlem i Nordvästra Skånes Flygklubb och ber att få mig tillsänt medlemskort mot postförskott.

Namn

Födelsedatum

Yrke och titel

Adress

Tävlingskupong - Höjdgissningstävling

Flyghöjden över marken var m

Namn

Adress

N^o 72

TT- meddelande 4/6-50

Flygdagen i Höganäs den 4 juni 1950

Vid den av nybildade Nordvästra Skånes Flygklubb under söndagen anordnade flygdagen i Höganäs inträffade det unika, att chefen för flygvapnet, generallöjtnant Bengt Nordenskiöld, med en J 28 Vampire gjorde en hisnande uppvisning, omfattande loopings, top-rolls m.m. Flygdagen, som torde ha varit den hittills mest omfattande civila flygdagen i Sverige, försiggick i strålande solsken och hade lockat inemot 10.000 åskådare. Som unika händelser under flygdagen kan också nämnas, att Höganäsbolagets styrelseordförande, bankir Tage Cervin, Stockholm, satt som passagerare, när bolagets egen flygande ingenjör, Ivan Persson, med ett tvåsitsigt engelskt segelflygplan av typ Slingsby företog avancerad flygning samt att verkställande direktören i samma företag, dir. P Eg. Gummeson, gjorde en uppstigning med eget flygplan, typ Ercoupe.

Även i övrigt var programmet späckat med sensationella inslag, med deltagande av elitförare inom segel- och motorflyg i bl.a. avancerad flygning. Kulmen nåddes, när den berömda franske fallskärmshopparen Louis Sabatier från 800 meters höjd gjorde ett uthopp med fördröjd utlösning från helikopter. Det var första gången svensk publik fick bevittna ett dylikt skådespel.

Utanför det ordinarie programmet överraskade förband ur flygvapnet med överflygning, dels två reaktionsdrivna J 21:or, s.k. tvestjärntar, från F 10, i roteflygning, dels två divisioner SK 16 från F 5 i formationsflygning, allt genomfört med osviklig precision. Publiken hade hälsats välkommen av hedersordföranden i Nordvästra Skånes Flygklubb, dir. P Eg. Gummeson, som förutsåg en lysande utveckling för flyget - inte minst för kommersiellt bruk.

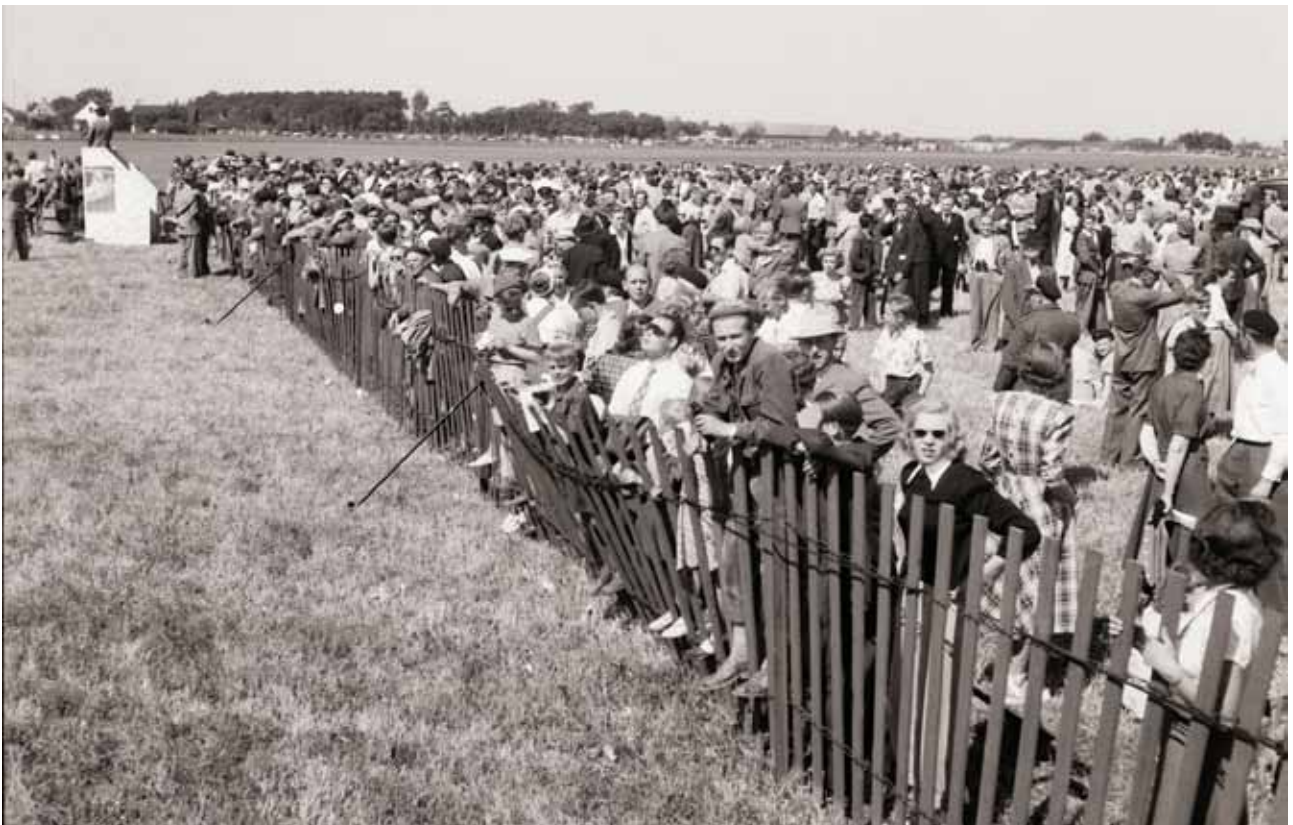
Bland de närvarande märktes, förutom flygvapenchefen, överstarna Knut Zachrisson, chef för södra flygbasområdet, Ingemar Nygren, chef för Krigsflygskolan på Ljungbyhed, Bill Bergman, chef för Skånska Flygflottiljen och Erik Drakenberg, fo-befälhavare. Luftfartsstyrelsen var representerad av överstelöjtnant Fredrik Adilz och grannflygplatsen Bulltofta av dess t.f. flygplatschef, ing. Eric Wendel. Höganäsbolagets styrelse med dess ordförande bankir Tage Cervin i spetsen, sågs också bland publiken på sadelplats liksom representanter för Höganäs och Häl-singborgs städer samt grannkommunerna.



Gummeson invigningstalar. Framför sig ser han sin skapelse, flygfältet, och mer än 8 000 åskådare inklusive en mängd honoratiores, både från krigsmakten och från den civila sidan av samhället. Kan man ana en viss stolthet i hans kroppsspråk?



Infarten till flygdagen. Bland de nordiska flaggorna hade man också placerat in den franska, detta som en honnör för fallskärmschopparen Sabatier. I bakgrunden skymtas Schakt Gustav Adolf.



Förväntansfulla åskådare som betalt upp till 2 kr i inträdesavgift. Enligt tidningsreportage från flygdagen fick publiken valuta för pengarna.



Överst ett foto på SE-BFY, Gummesons Ercoupe. Planet är för närvarande (2010) under renovering hos Svedinos Bil- och Flygmuseum i Ugglarp med ambition på flygbart skick. (Foto från Svedinos Bil- och Flygmuseums arkiv).

Den undre bilden visar kårchef Eric Nilsson överlämna en modell, av Ercoupe till Gummeson. Modellen var tillverkad av Börje Svensson, Höganäs. Gåvan var ett tack från scouterna för det stöd de under årens lopp erhållit av Gummeson.



Sadelplatsen. Från vänster: Ordförande i NSF Helmer Ohlsson, General och flygvapenchef Nordenskiöld, 1:e flygläkare Ove Löfberg, Hedersordförande i NSF Gummeson, ?, Kapten Carl Norton, Kommunalborgmästare Einar Celanders



Sadelplats. Från höger: Överstelöjtnant Fredrik Adilz (Luftfartsstyrelsen), Överste Knut Zachrisson (F10), Gummeson, ?, Överste Ingemar Nygren (F5), Flygvapenchef Nordenskiöld.



*Fallskärmshopparen Sabatier på väg upp på repstegen varifrån han kommer att hoppa.
Nedan. Bekvämt sittande på stegpinnen i väntan på att helikoptern skall nå hopphöjden.*





Formationsflygning. F5 format av 18 st Sk16 från flygskolan i Ljungbyhed (F5). Planet, som var en förkrigs-konstruktion, blev använt som skolflygplan på F5 fram till 1958. Planens originalbeteckning var North American Texan, och köptes in som surplus efter kriget.



2 st J21R. Planen var konstruerade och byggda av SAAB. Ursprunget var J21 med skjutande propeller. Inför en förestående övergången till jetdrift ansåg sig SAAB behöva erfarenheter och fick detta genom att förse ett antal J21:or med jetmotor. 1950 fanns sådana plan på F10.



*Ett år efter flyguppvisningen, närmare bestämt den 17 juni 1951, ordnades rundflygning från Höganäs flygplats. Bilden visar ombordstigning i SAS' DC3:a Helge Viking. Planet såldes senare till Spanien varifrån det så småningom kom att placeras på ett flygmuseum i Duxford, England.
Flygningarna blev en stor succe som om att upprepas.*



Gruppbild framför den första hangaren. Den här hangaren används fortfarande. Bilden är från rundflygningarna 1951.

Sk. 113.

15/3-50

Flygfältet vid Höganäs i det närmaste färdigt

Höganäsbolagets flygfält på Långaröd 4 sydost om Höganäs är vid det här laget i det närmaste färdigt, och enligt en obekräftad uppgift som SSD fått skall flygfältet invigas omkring den 1 maj i år. En särskild väg har nu byggts fram till flygfältet, och arbetet med uppförandet av en hangar pågår.

Själva flygfältet med sina korsade startbanor är färdiga och besädda, och för övrigt har fältet redan använts vid ett tillfälle. I höstas landade sålunda det första flygplanet på det nya flygfältet, och efter en kort visitt startade det åter och gav sig iväg.

Den nya vägen till flygfältet har byggts utmed den lilla kanal som utgör Höganäs stads gräns strax utanför det gamla sjöcronaschaktet. Vägen går upp mot de båda fastigheterna på Långaröd 4 som ägts av herr Friden Nilsson och Ake Nessman, men som nu inköpts av Höganäsbolaget. Vägen gör sedan en kurva förbi den blivande hangaren och fortsätter tillbaka till infartsvägen. Den nessmanska fastigheten står sedan i höstas tom under det att hr Nilsson fortfarande brukar sin, som skall tillträdas av den nye ägaren först nästa vår. Den gamla vägen från Långaröd till de båda fastigheterna, som passerar rätt över en av startbanorna, har rivits upp och sätts igen.

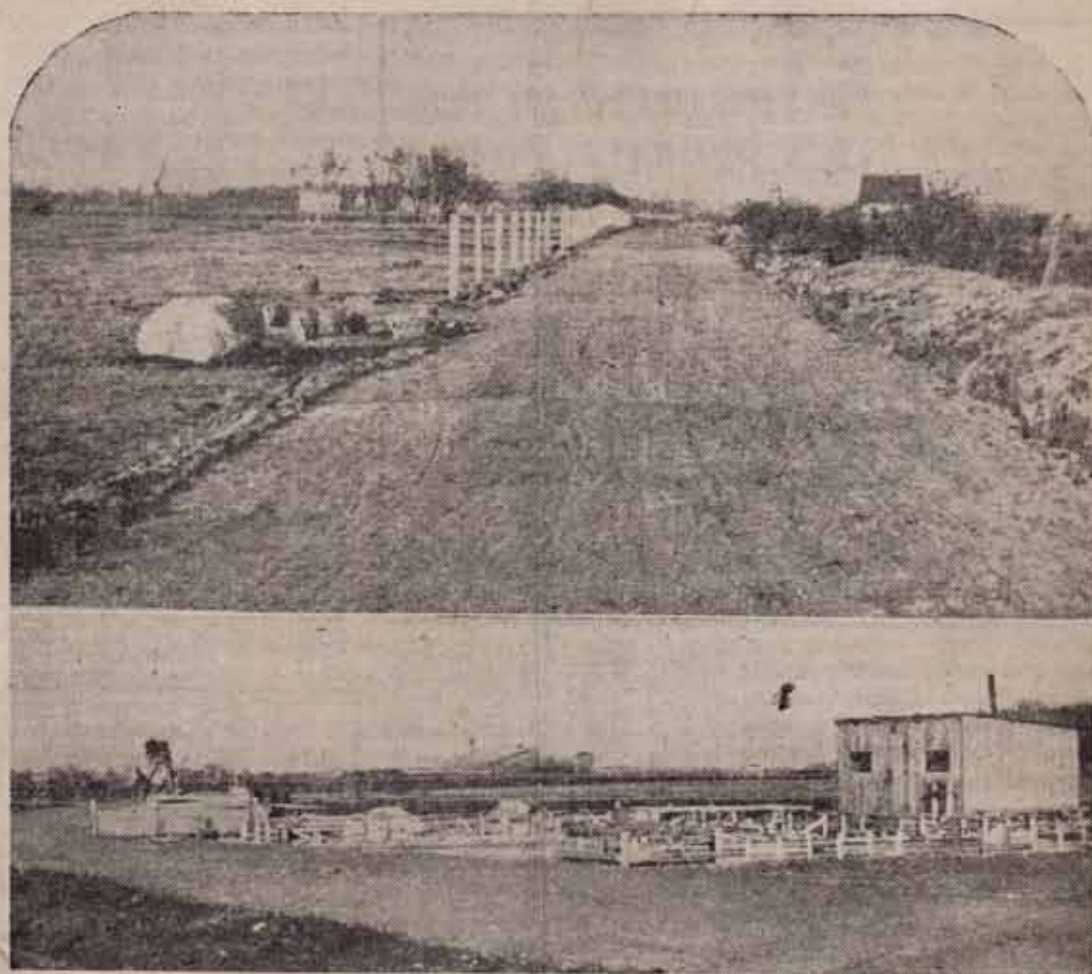
De närmast aktuella arbetena vid flygfältet är alltså uppförandet av den lilla hangaren med plats för ett, möjligen två flygplan, och vartill grunden redan gjutits. Hela flygfältet skall också inhägnas, och arbetet härmed pågår. Till sommaren skulle alltså det nya flygfältet vara färdigt, och sedan återstår det att se hur livlig flygtrafiken blir. Meningen är att bolaget skall anställa en vaktmästare för flygfältets tillsyn, och att denne skall bo i en av de båda fastigheterna och bruka den därtill hörande jorden. Invigningen av flygfältet torde bli av det pampigare slaget med deltagande av militär och inbjudna



Dir. P. Eg. Gummeson,
flygfältets skapare.

representanter för olika myndigheter. Aran av flygfältets tillkomst får närmast tillskrivas dir. P. Eg. Gummeson.

Höganäs får fint flygfält



Den nyanlagda vägen till flygfältet och därunder grunden lagd till första hangarbyggnaden.

Höganäsbolaget har sedan ett par år hållit på med att skaffa sig eget flygfält vid Långaröd i Höganäs strax söder om staden. Arbetet härmed har avancerat så långt, att de första flygplanen kanske kan ta fältet i bruk redan till sommaren.

Det är en imponerande areal som förvärvats och stora gräsbesädda startbanor har anlagts. En ny väg till fältet har just blivit färdig och man har lagt grunden till den första hangarbyggnaden. Ytterligare en del arbeten återstår innan fältet är färdigt, men som sagt, torde det inte dröja alltför länge, innan Höganäs har eget flygfält och därmed även flygledes får förbindelse med yttrevärlden. Detta kommer givetvis att innebära en del fördelar för Höganäsbolaget samt för staden.

Fallskärmshopp från helikopter världsnyhet på Höganäs flygdag

Omkring 10.000 personer väntas se uppvisningarna
om vädret blir vackert



Organisationskommittén för flygdagen: fr. v. Ingenjör I. Persson, intendent Bertil Wallgren (ordförande), lantbrukare Helmer Ohlsson och kapten Sven Ullman



Fransmannen Louis Sabatier, som svarar för världsattraktionen fallskärmshopp från helikopter

Som HD förut omtalat kommer för första gången en flygdag att anordnas i Höganäs med Nordvästra Skånes flygklubb som arrangör. Flygdagen har fått en bred uppläggning, vilket varit möjligt därigenom att Höganäsbolaget ställt sig som ekonomisk garant. Det storstilade evenemanget går av stapeln söndagen den 4 juni på Höganäs flygplats.

är givetvis den arrangerande flygklubbs ordförande lantbrukare Helmer Ohlsson. Raus. Trots att Nordvästra Skånes flygklubb är alldeles nybildad, har flygintresset stark förankring i N. V. Skåne. Den nya klubben är nämligen en arvtagare till Helsingborgs flygklubb och bereder sig på att ytterligare utveckla verksamheten.

— Redan nu, säger hr Ohlsson, omspanner Helsingborgs flygklubbs verksamhet praktiskt taget hela nordvästra Skåne. Men då inget flygfält finns i Helsingborg och troligen inte heller kommer att byggas där under överskådlig framtid, är det ganska lönlöst att ha verksamheten koncentrerad dit. Det har blivit ett naturligt önskemål för oss att få ett namn på klubben, som bättre sammanfaller med dess tillslutnings- och verksamhetsområde. Då det dessutom måste vara bättre med en stor och livskraftig flygklubb än med ett flertal mindre, har Nordvästra Skånes flygklubb bildats. Dess verksamhet kommer att bedrivas på alla tillgängliga flygfält inom området såsom Höganäs, Skånes Fagerhult, vintertid på Hjälmjön och Bälingsjön, Havgårds flygfält vid Klippan, "hangen" på Söderåsen samt eventuellt också på Eslövs flygfält och givetvis i den mån det är möjligt även på Bergafältet i Helsingborg. Den ort inom N. V. Skåne, som kan ställa upp en grupp om 8-10 elever, kan få kurs förlagd till det flygfält, som för vederbörande är närmast och lämpligast. De orter, som efter 1951 års utgång kan uppvisa ett visst antal aktiva medlemmar kan få representanter invalda i klubbstyrelsen.

Vi hoppas nu, att den förestående flygdagen, som i denna form möjliggjorts genom Höganäsbolagets välvilliga stöd och organisatoriska medverkan, skall ge den nya klubben redan från början luft under vingarna och att flygintresset i våra bygder ytterligare skall kunna utvecklas. Sade belätne hr Ohlsson.

Eld och lägor för flygdagen



Fransmannen Louis Sabatier,
som svarar för världsattraktion-
en fallskärms hopp från
helikopter

Som HD förut omtalat kommer för första gången en flygdag att anordnas i Höganäs med Nordvästra Skånes flygklubb som arrangör. Flygdagen har fått en bred uppläggning, vilket varit möjligt därigenom att Höganäsbolaget ställt sig som ekonomisk garant. Det storstilade evenemanget går av stapeln söndagen den 4 juni på Höganäs flygplats.

— Det är ett omfattande organisationsarbete, som ligger bakom en sådan här dag, berättar organisationskommitténs ordförande, intendent Bertil Wallgren. En rad myndigheter skall kontaktas för tillståndsgivning i olika avseenden, det skall ordnas med parkeringsplatser för bilar och cyklar, vägar måste avspärras, programblad skall färdigställas, högtalaranordningar skall installeras, det skall sörjas för kaffeservering och en hel del annat, som hör till den yttre ramen för en flygdag av den omfattning, som nu håller på att organiseras. Men det viktigaste av allt och det inte minst arbetskrävande har varit att få fram ett så tilltalande program, att vi om vådrets makter står oss bi, skall kunna locka ut omkring 10.000 besökare. Av det vi redan har klart, kan nämnas att publiken till en början kommer att få se hur en start av glidflygplan tillgår. Det blir vidare roteflygning med segelflygplan, demonstration av Ercoupe, vinschstart med segelflygplan, höjdgissningstävling o. s. v. Hur det går till att "följa John" i luften kommer publiken också att få bevittna. Avancerad flygning med SAAB-Safir ingår också i programmet sedan SAAB lovat ställa flygplan och förare till förfogande. Vidare blir det ballongjakt samt avancerad flygning med segelflygplan. Det senare "numret" kommer för övrigt att utföras med en av Höganäsbolagets ingenjörer, I. Persson, som förare. En helikopter kommer att deltaga med en särskild uppvisning.

Fallskärms hopp från helikopter av den franske fallskärms-hopparen Louis Sabatier slutligen är en världsnyhet, som vi väntar skall tilldra sig berättigad uppmärksamhet. Det är efter omfattande förhandlingar med monsieur Sabatier själv och franska luftfartsmyndigheter,

under kriget i de fria franska styrkorna och tilldelades för sina insatser där utmärkelsetecknet krigskorset med palm. Han har gjort 125 uthopp, varav 55 med fördröjd utlösning. Även den svenska beskickningen i Paris har varit inkopplad på detta ärenden, slutar intendent Wallgren.

Eld och lågor för flygdagen

KLUBBSTYRELSEN.

Vi hoppas nu, att den förestående flygdagen, som i denna form möjliggjorts genom Höganäsbolagets välvilliga stöd och organisatoriska medverkan, skall ge den nya klubben redan från början luft under vingarna och att flygintresset i våra bygder ytterligare skall kunna utvecklas. Sade belåtna hr Ohlsson.

Principel på en plan - ur II

Flygdagen i Höganäs blir en av de största i Sverige

Den av nybildade Nordvästra Skånes Flygklubb anordnade flygdagen i Höganäs söndagen den 4 juni torde med sitt allsidigt sammansatta program bli en av de mest omfattande, civila flygdagar hittills i Sverige. Ett 30-tal flygplan kommer att medverka — glidflygplan, segel- och motorflygplan, helikopter. Bland de många flygplanstyperna märks SAAB-Safir, det treitsiga, svenska sport- och reseplanet. SAAB-Safir visade sin klass redan den 16 maj 1947, då greve C. G. von Rosen med detta plan satte världsrekord non-stop Stockholm—Adis Abeba. Vid flygdagen kommer publiken att få se SAAB-Safir i avancerad flygning.

Allt leka "ta fatt" i luften

"Följ John" är ett lekfullt programinslag vid flygdagen i Höganäs den 4 juni. Huru skickliga flygförare i denna programpunkt leker "ta fatt" i luften är alltid lika roligt att bevittna. Två flygplan är i luften" och som av namnet på leken framgår, gäller det för det ena flygplanet att genom allihanda krumbukter bli kvitt sin efterhångsna förföljare. Ballongjakten är en spännande punkt på programmet. Från marken släps upp ballonger, som flygplansfötaren skall försöka träffa med planets propeller, en ingalunda lätt sak. Ballongjakten utföres med det trevliga planet KZ II-Sport, byggt i Köpenhamn av flygfirman Kramme &



Ostermans helikopter deltar i flygdagen. Den berömda fallskärmshopparen Louis Sabatier kommer att företa uthopp från repstegen — världspremiär.

Zeuten. Under ockupationen byggdes KZ-plan mitt inne i Köpenhamn utan att tyskarna lyckades spåra upp dem.

Världspremiär på uthopp från helikopter

Den ojämförligast mest attraktiva programpunkten blir fransmannen Louis Sabatiers fallskärmsb hopp. Monsieur Sabatier kommer att hoppa från repstegen, utperad på Ostermans helikopter. På flygdagen i Höganäs är det första gången som den berömda fallskärmshopparen på detta sätt företar ett uthopp.

Många chanser till gratis flygtur

I samband med flyguppvisningen kommer det att anordnas passage

Gott om plats för åskådarna. Förstärkta tåg-förbindelser

För publikens trivsel är det väl sörjt. Rymliga "Åskådarfällor", bil- och cykelparkeringsplatser har ordnats, liksom förstklassig servering av allihanda förfriskningar.

Följande ordinarie tåg kommer att förstärkas:

Från Helsingborg kl. 11.21. Från Ästerp kl. 11.35. Från Ängelholm kl. 11.24. Samtliga med ankomst Höganäs kl. 12.10.

Tåg från Höganäs kl. 16.15 till nämnda platser kommer liksom att förstärkas.

på Ostermans helikopter. På flygdagen i Höganäs är det första gången som den berömda fallskärms-hopparen på detta sätt företar ett uthopp.

Många chanser till gratis flygtur

I samband med flyguppvisningen kommer det att anordnas passage-raruppstigningar. Programledningen har reserverat 25 gratisbiljetter, och nu gäller det bara vilka, som kommer i Åtjutande av Fru Fortunas gunst. Tio biljetter ut-lottas i programmen som lotter, tio gratisturer blir det på de flyg-blad som en av de närmaste dagarna före flygdagen kommer att släp-pas ned över Landskrona, Helsing-borg, Höganäs m. fl. platser och slutligen får fem av de, som lyckas bäst i höjdgissningstävlingen var sin gratistur.

Ercoupe i skalmodell till dir. Gummeson

"Nylingarna" i Höganäs scoutkår dvs. den sektion inom kåren, som på sitt program bl. a. har modellflyg-plansbygge, kommer i samband med flygdagen att anordna sin första modellflygtävling. Det blir ett tio-tal scouter som deltar i denna täv-ling. Som ett synligt bevis på scoutkårens tacksamhet till dir. Gummeson för dennes intresse för scoutrörelsen har några av grab-barna färdigställt en spanthbyggd skalmodell av dir. Gummesons eget flygplan, typ Ercoupe. Modellen kommer att överlämnas till direk-tör G. under flygdagen.

Välkänd speakerröst vid mikrofonen

Det är en ytterst viktig sak vid arrangemang som det förestående att publiken intimt hållas under-rättad om vad som föreligger. I detta syfte kommer stora högtalar-anläggningar att sättas upp. Som speaker har organisationskommit-tén förvärvat den i flygkretsar kände och uppskattade Rudolf Abe-lin, Malmö. Med honom vid mikro-fonen kan publiken vara säker på att få veta allt, som kan vara värt att veta i anslutning till uppvi-sningarna. Och att upplysningarna inte bara blir präglade av ingående sakkunskap utan också serveras på ett trevligt och underhållande sätt, det är namnet Rudolf Abelin också en garanti för.

Förband ur flygvapnet medverkar

För dagen kan vidare meddelas, att förband ur flygvapnet kommer att delta. Arten och omfattningen av detta programinslag kan dock ej avslöjas förrän under flyg-dagen. Under flygdagen kommer vidare en av de stora "fåglarna" på atlantlinjen, en Skymaster DC-6, att överflyga fältet på låg höjd.

kl. 11.24. Samtliga med anse Höganäs kl. 12.10.

Tåg från Höganäs kl. 10.12 nämnda platser kommer lika att förstärkas.

20 MAJ 1951

Direktör Gummesson flög till Köpenhamn



Direktör Gummesson vid spakarna i sitt flygplan

Arbetet den 19 Juni 1951

"Ut i det blå" blev knallsuccé



Dir. Lindström hälsar representeras välkomna till Högåsa.

Många flygfäkt lockade men Högåsa blev målet

SAS arrangemang med tillhjälp av en behändig DC 3:a — gick på söndagen från Bullhofska. Det är inte överord, att karakterisera arrangemanget som en knallsuccé — en knallsuccé redan från det ögonblick, då stationschefen Gösta Andersson tog emot de förväntansfulla passagerarna på Malmös flygfält till det ögonblick samma personer höll på att falla varandra om halsen i avskedets ögonblick på samma ställe.

Men starten ställde planet kon-
sten mot Lund och Kåre, där plan-
ten gjorde sin första storsvande
manöver över översvände flygfältet.

Ja, blev lyckade de första flyg-
arna i planet, att kunnat, och
samma flygfältet blev man i till-
fälle att släpa fram en smula re-
surs, då DC 3:a gjorde till synes
olämpliga försök att korsa land-
ningsbanan vid Ljungbyhed.

Men samma år och det var
föret vid Berghs-fältet skapade
flygfältet, som övergavs, var
huvudsakligen: så — blev så
vi på det! Då blev det lunch på
gästerna vid Högåsa. Men
vi — det blev inte det — heller,
utan, som ställtes ytterligare i

erförtgållt rikning, och snart
tyckte sig ett flygfält, som var
påkostat, tog hela DC 3:a
fäst obekant.

Det var Högåsa flygfält — det
är Högåsa flygfältet, som
föret i veckan blev flygfält för sin
huvudsak och som av den smula
färd stationschefen från Bullhofska
fick det flygfältet betyget: Högåsa
och flygfältet i Högåsa.

Vad blev Högåsa en det
bestämde?

I Högåsa kallas passagerarna
och SAS-representanter av Högåsa
flygfältet, där, Ljungbyhed,
som även iakttagande flygfältet
till Gösta Andersson. Gösta An-
dersson skulle inte varit den ka-
pabel som han är, om han inte
snodsbort hade ett till, ett verk
i planet översvände den blev
flygfältet med sin prydliga del
av den charmerande bakgrunden.

Ja, så blev det blev till Högåsa
i Högåsa, där en fantastisk lunch blev
då och där radioföretaget Sve-
rige-Spanien utlysnades. Efter
lunch till slutet: frukt på Weber
Terrasser i Arild, där det också blev
till över för en smula i Arild
kann man inte de glada
och tackarna passagerarna till-
baka till Högåsa.

Huvudsaken över Högåsa, Ven
och Ljungbyhed: kryddad ytter-
ligare av en enda låg väg runt
Malmö, där det ståtliga hundra
färdet för alla nödvändiga. Ar-
betets representant tackade SAS,
som stött färdet till Högåsa, och snart
gick på mycket god service under
den smula i Högåsa.

Här var det i det blå på
skolan. När detta skrevs åter-
stod tre flygfält till den tur...
Ett skryda på, skryda på, snart
att DC 3:a på...



Yngre delingen i Högåsa var
Berna. 20 vändor genom, som
är tillkommit med sin flygfält
Gull och Gösta Andersson. Ljung-
byhed blev Högåsa.



De olika representera var fr. v. fr. Elsa Larsson, fru Hilda Schöder
och fr. John Westergren. — En imponerande publikarens hade, som
tycks nästan på bilden, allt upp på Högåsa flygfält.

Viking första tidningsplanet på Höganäs fältet

HALSINGBORG 19 juni. — (ST) Bara dagen efter det att Höganäs-bolagets moderna flygfält invigts av sitt första trafikplan, DC 3:an Helge Viking, och fått ett halvt löfte från SAS om att bli ihågkommet med egen linje någon gång i framtiden landade Stockholms-Tidningens Viking som första tidningsplan på en av fältets 1.000-metergrasmattor.

Inte bara Höganäs och Hålsingborg utan hela nordvästra Skåne hoppas mycket av fältet, som tillkommit på den flygintresserade höganäsdirektören P. Eg. Gummesons initiativ. Han hanterar själv spåken i bolagets plan. Hittills har fältet använts endast för affäresresor och privatflygningar, bl. a. av Höganäs flygklubb, men den dagen är troligen inte alltför avlägsen, då eldfast silikat och andra höganässpecialiteter kommer att exporteras per luftbro över Sundet från tillverkarnas eget flygfält.

Debut i dag på Höganäs flygplats för ny sommartidningsförbindelse



Tidningsplanet lastas av. I. v. expeditionsschef Björk från Pressbyrån i Hålsingborg, till höger droskförare Gotthard Olsson, som kör vidare till Halmstad.

Från och med i dag har Höganäs faktiskt fått sin reguljära flygförbindelse. Strax före kl. 8 i morse landade ett tvåmotorigt plan på Höganäs-bolagets några år gamla flygplats vid Långaröd med 700 kilo tidningar. Det rör sig alltså om ett tidningsplan, som under sommarsäsongerna satts in för att kunna förse Skåne och Västskåne

med färiska stockholmska morgontidningar redan tidigt på förmiddagen.

Dagen till ära hade flygplatsvaktmästare Hjalmar Kroma hissat flaggan på flygfältet i topp, och det var ett styvt arbete bara det i den rådande starka blåsten. Någon större "mottagningskommitté" hade inte införskaffats. Förutom en representant för de

berörda stockholms-tidningarna jämte pressbyråns folk sågs några representanter för Höganäsbolaget.

Detta tidningsflyg på Höganäs har satts in för att ge bättre service åt Västskånes många badgäster, men någon ekonomiskt lönsam affär kan det näppeligen vara. Tidningarna går med tåg till Norrköping, varifrån planet startar kl. 6.25 för att vara i Höganäs kl. 7.45. Något senare blev det vid premiären i morse men när kl. var 7.55 hade planet landat och pressbyråns folk kastade sig över tidningspackorna med all möjlig fercitet. Flera taxibilar hade mobiliserats upp och rullade sedan lastade med tidningspackor mot Hålsingborg, Angelholm och södra Halland och badorterna på vägen dit. Redan kl. 8.30 i morse hade Angelholm och Hålsingborg färiska stockholms-tidningar.

Planet besättning utgjordes av 2 man med kapten Torvald Andersson som chef, och han och hans kamrat fick tillfälle att under några förmiddagstimmar stifta bekantskap med Höganäs för att sedan vid 10.30-tiden åter lyfta med kurs norrut. Även eftermiddagstidningar från Stockholm flyges ner från och med i dag. Flygningarna pågår dagligen till och med 15 augusti. Eventuellt kommer Höganäsbolaget att utnyttja tidningsplanet för en del tjänsteresor för sina anställda när man nu fått en reguljär sommartidningsförbindelse.

Höganäs flygfält i farozonen Bolaget planerar försäljning

Höganäsbolaget har, enligt vad HD erfarit, planer på att sälja Höganäs flygplats. Inom styrelsen har frågan diskuterats och beslut i ena eller andra riktningen är snart att vänta. Känsl är att Findus är intresserad av det stora markområdet för sina odlingar, men allmänt hoppas man att flygplatsen som sådan kommer att bevaras.

Nyheter den 2 nov. 1962

'Flaggskifte' på Höga Flygaktiviteten ökar i det allmännas regi?

Det blir "flaggskifte" på Höganäs flygplats från årsskiftet. Efter stadsfullmäktiges beslut, och sedan samarbete inletts med Helsingborg, övertar Höganäs stad huvudmannaskapet för flygplatsen 1 januari 1963. Fältet togs i bruk 1950 och har sedan hela tiden drivits av Höganäsbolaget. När nu det allmänna träder till bör det finnas utökade möjligheter för flygaktivitet och kanske kan kretsen av intressenter utvidgas. Kommunikationerna till fältet kan väntas bli förbättrade och därmed också ett utökat utnyttjande av fältet för firmsflyget.

Flygfältet i Höganäs har en sammanlagd areal av nära 26 hektar. När det gäller landningsbanorna så ligger de på en höjd av 900 meter och den korsande landningsbanan ca 800 meter. Bredden är i båda fallen 150 meter. Verksamheten på flygfältet omfattar både motorflygning och segelflygning och bedrivs i huvudsak av medlemmar i Nordvästra Skånes flygklubb och Helsingborgs flygklubb med sammanlagt över 100 medlemmar.

På flygfältet finns 15 motorflygplan och tre segelflygplan stationerade. Segelflygverksamheten har ökat från 63 flygtimmar med 277 landningar 1959 till 101 flygtimmar och 455 landningar 1961. Den totala motorflygtiden uppgick 1961 till 1995 timmar med över 7.000 landningar. Den sammanlagda flygstrecken samman är var en 384.000 km, vilken motsvarar en sträcka nära tio varv runt jorden.

Ny flygplatschef

Den nu träffade uppgörelsen och avtalet med Höganäsbolaget innebär att Höganäs stad arrenderar flygfältet på fem år och förbinder sig att vidmakthålla på fältet befintliga anläggningar och inventarier och att svara för driften av fältet. Skötseln av flygfältet skall omhändertas av stadens byggnadskontor med stadsingenjör Olof Nygren som flygplatschef. Enligt träffad överenskommelse skall Helsingborgs stad bidra till de årliga driftkostnaderna med 50 procent.

Nuvarande hangarer på flygplatsen är helt utnyttjade. Höganäsbolaget har två hangarer varav ett rymmer 2 å 3 plan och det andra har tre "skepp" som rymmer vardera 3 å 4 plan beroende på storleken. Sammanlagt finns där ett dussin hyresgästplan. Flygklubben har egen hangar jämte klubblokal och dessutom har Höganäsbolaget garagebyggnad med kontor för flygplatsvakten Otto Nilsson.

— Det har inte längre legat i bolagets intresse att driva flygplatsen, men vi har velat undvika att "slä läjla" fältet. Därför är vi glada för den lösning som det nu blivit, framhåller direktör K. G. Paulsson vid en information på torsdagen. Budet gick först till flygklubben och sedan till Höganäs stad, som nu kommit till stånd ett intressant samarbete med Helsingborg. Bolagets synpunkter hade det funnits andra alternativ som varit ekonomiskt fördelaktigare, men vi är glada för den lösning det blivit. Nu ges det andrum och det kan bli en verklig utveckling. Rent formellt krävs bara att Höganäsbolagets tyrelse godkänner åtgärden vid sammanträde 14 december.

— Även om också andra synpunkter kommit till uttryck så har myndigheterna i Helsingborg varit intresserade av den nu uppnådda lösningen, framhåller stadsfullmäktiges ordförande Henry Hansson, Höganäs. Jag tycker det är ett trevligt samarbete som etablerats och kanske kan så småningom kretsen av intressenter ökas. Höganäsbolaget har också gett oss bra villkor.

Drätselkammarens ordförande, direktör Otto Bengtsson framhåller att kommunikationerna till fältet efter hand blir bättre. Långvägsvägen skall göras i ordning och beläggas i vinter och åtminstone delsträckan till Viken av nya vägen Höganäs — Helsingborg kommer väl inte att dröja så länge. En i och för sig osäker teknisk uppskatt-



Sportflyg, rundflyg inslagen på Höganäs
sees över allvaran

Flygplatsen anlades i slutet på 40-talet och invigningen ägde rum på sommaren 1950. Det var med tanke på flygets framtid i transporttjänst som Höganäsbolaget anlägde flygplatsen, men hittills har den använts huvudsakligen för andra gagnande ändamål. Värdet av en flygplats frågas dock ej, men bolaget diskuterar hurvida det är någon mening att ha flygplatsen kvar för egen del.

Som bekant är fältet ett av Sveriges största och finaste gräsfält med två banor på vardera ca 900 meter. På flygplatsen finns tre hangarer, en byggnad med lokaler för Nordvästra Skånes flygklubb, ett flygplanskontor och ett kafé.

Om anläggningen utbyddes till försäljning kan man väl förmoda att Höganäs stad har intresset att flygplatsen inte försvinner.

— Givetvis är vi intresserade av att kunna bevara flygplatsen i Höganäs, säger stadens drätselkammarens ordförande direktör Otto Bengtsson. Men var skall vi ta

pengarna ifrån? Det är svårt att få låna även mindre belopp. Kustnaderna är väl till så höga, att staden, som låget är för närvarande, knappast går i land med ett köp.

I den mån uppgifterna om utvecklingen av flygplatsen i Höganäs bekräftar blir detta ett stort avbrott för den bestående privata flygverksamhet som ej minst under de senaste åren där blomstrat. Höganäsbolaget har genom uppköpet av marken gjort en värdfull insats till flygstrassens främmande, men man måste ha förståelse för om bolaget inte har något direkt intresse att engagera sig för så markkrävande dispositioner.

Ett tiotal flygmaskiner skulle nu bli hemlösa. Nordvästra Skånes flygklubb kommer att stå utan möjligheter att fortsätta sin utbildningsverksamhet och Helsingborgs flygklubb riskerar att stå utan utrustning. Så blir också fältet med ett antal privata flygplansägare.

I den situation som då kan uppstå ansluter sig omedelbart Helsingborgs intresse av att anse sina gamla planer på egen begränsad flygplats realiserade. Vetsligt har dessa planer avancerat ganska långt. Man har anledning förmoda och hoppas att detta projekt vid en utveckling i Höganäs-fältet skall påskyndas. Nordvästra Skåne kan inte ställa sig utanför den utveckling inom flyget som kommer att fortsätta i allmänhet snabbt tempo. Helsingborg är den naturliga samlingspunkten för den skånska flygintresset.

ning av flygfältet får anses tillkännagivande av ekonomiska skäl, men annars behöva snart flygfältsbelysning, vattenledning till hangarområdet, hårdgörning av tillfartsvägen samt asfaltering framför hangarerna. Underlaget för en telefonkiosk har ännu så länge visat sig vara för dåligt.

Slutligen några data om Höganäs flygfält, som nu övergår i stadens regi. Fältet togs i bruk 1950 i samband med stor flygdag. Den kommersiella flygningen började påföljande år och 1953 var finalen för riksmotorflygtävlingen förlagd till höganäs-fältet. 1954 blev det tidningsflyg på fältet och i samband med flygklubbens 15-årsjubileum gjorde flygvapnet en uppvisning med "flygande tunnor". Samma år tog flygvapnet flygplatsen i bruk för träning i rotlandning. Året 1956 var händelserikt. Då arrangerades segelflygskolan Ö 56, VM för modellflyg meddeltagare från 18 nationer var förlagt till Höganäs och affärsmän i Höganäs startade ett flygbolag. Sedan har affärsflyget vunnit allt mera insteg på fältet och Höganäs har haft sin "egen" trafikflygare.