

Flyg



"DEN TAPPRES VÄG"
är en ny flygfilm som skildrar
världens förste flygare — John
Montgomery — i filmen spelad
av Glenn Ford. Artikel på
sid. 16—17.

Nr 11 AKROBATPLANET NR 1

1947 Världens starkaste flygmotor

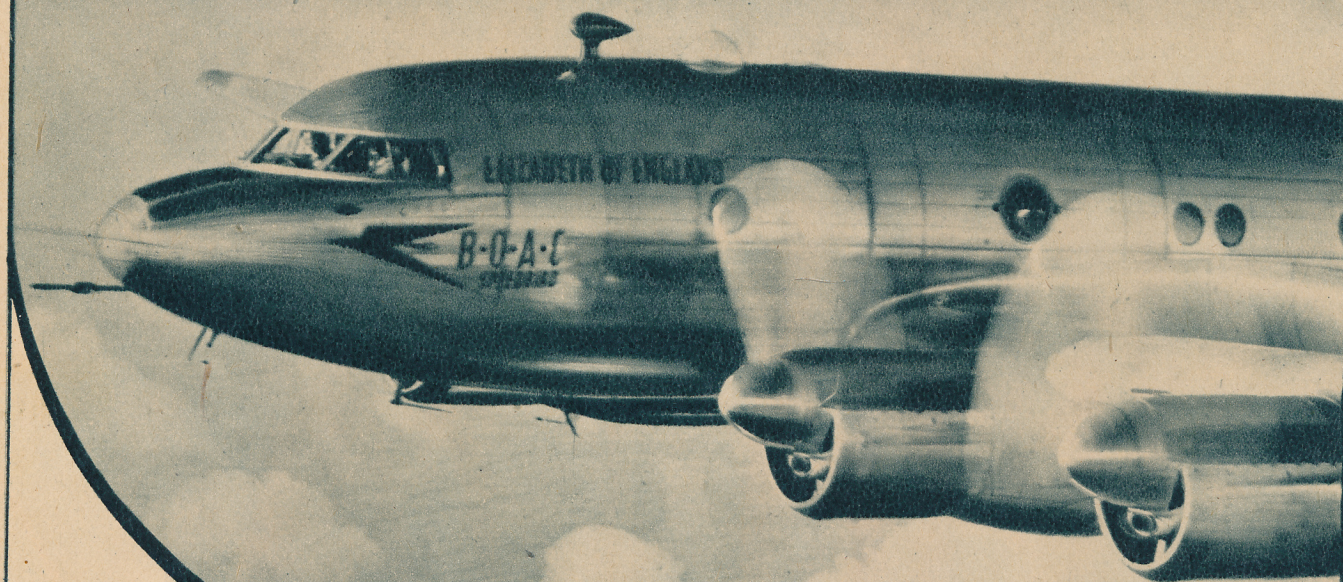
45 öre

I Norge 80 öre

I Danmark 85 öre

Margit Ahrenberg: ATT VARA GIFT MED EN FLYGARE

Avro Tudor - ett nytt framsteg i flygets historia



Tudors anda lever fortfarande!

Redan under huset Tudor lade den brittiska företagsamheten grunden till en världsomfattande transportorganisation som så småningom skulle bli dess naturliga verksamhetsområde. Nu banar den sig väg i luften. BOAC:s flaggskepp Tudor I — kronan på verket av Avro's trettio-femåriga erfarenhet av flygplanbygge — har också fått äran att bära det största av alla Tudors namn, »Elizabeth of England», som det döptes till av H. K. H. Prinsessan Elizabeth vid en högtidlig akt.

I Avro Tudor kommer passagerarna att färdas med stor hastighet i den tempererade övertryckskabinen, mer luxuöst än i någon Pullmanvagn.

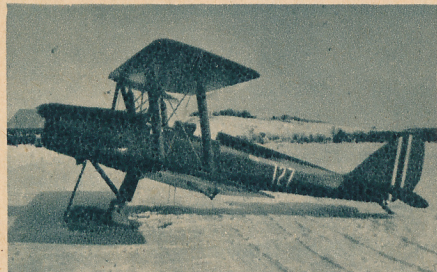


A. V. ROE & CO., LTD.
Manchester, England

(Branch of Hawker Siddeley Aircraft Co., Ltd.)



AGATONS spalt



De Havilland DH 82 A "Tiger Moth II" (1935)

Tvåsitsigt sport- och skolflygplan

Tillverkare: De Havilland Aircraft Co Ltd, Hatfield, Herts, England.

En av de mest långlivade flygplantyper som någonsin existerat är säkert »Tiger Moth». Den konstruerades 1931 och var redan då avsedd som ett militärt flygplan för grundläggande flygutbildning. 1933 följdes typen av en något modifierad ensitsig version som även var utrustad med en fast synkroniserad 7,7 mm kulspruta. Denna version såldes till Irak.

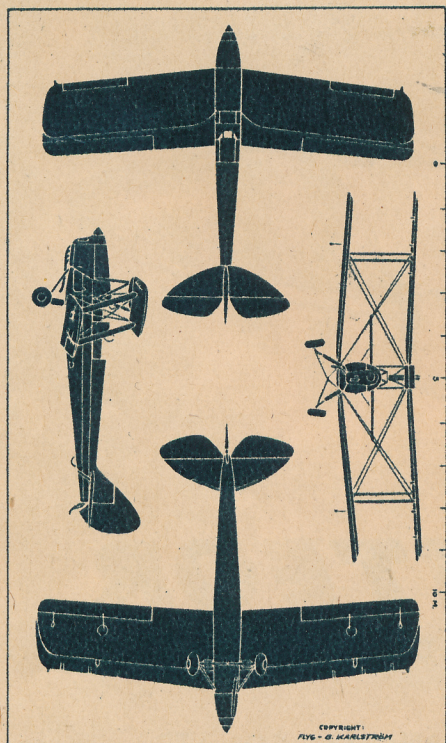
1935 moderniserades den ursprungliga versionen och blev känd under namnet »Tiger Moth II». Det är denna typ som ännu är i tjänst. Under det senaste kriget var den RAF:s vanligaste övnings- och utbildningsplan. En pigg »äldring»!

Planet är av blandad trä- och metallkonstruktion med dukklädsel. Motorutrustningen är en 4-cylindrig luftkyld, inverterad Gipsy Major-radmotor på 130 hk. Tidigare versioner hade en 120 hk Gipsy III.

»Tiger-Moth» användes även med flottörställ.

Data:

Spännvidd: 8,95 m.
Längd: 7,29 m.
Vingyta: 22,2 m².
Flygvikt: (max) 829 kg.
Maxhastighet: 178 km/t.
Tophöjd: 4 150 m.
Flygsträcka: 490 km.



Fråga oss om FLYG!

I denna spalt besvaras endast frågor av allmänt intresse. Insända frågor måste förutom signatur vara försedda med insändarens fullständiga namn och adress.

Fråga: Vore tacksam för följande uppgifter om en normal fallskärm: 1. bärytans storlek, 2. totalvikt och sjunkhastighet, 3. kalottens vikt, 4. bärytebelastning kg/m².

Flygläsare.

Svar: 1. 40 m², 2. 10,5 kg, 8 m/sek på låg höjd, 3. ca 4 kg med linor, 4. ca 2 kg/m².

Fråga: 1. Vilka årgångar eller nummer av FLYG (Flygning) från före 1940 finns ännu att köpa? 2. Vilka ritningar har varit införda före 1940? 3. Marsch- och toppfart för B 18A samt flygsträckan för B 18A och J 22?

Einar H.

Svar: 1. Tyvärr finns inte så gamla exemplar tillgängliga. 2. Björn Karlströms 1:100-ritningar debuterade först 1940. Ritningar som varit införda före 1940 har endast omfattat några få s k flygande skalmodeller i varierande skalor. I FLYG nr 1/47 publicerades f ö en fullständig förteckning över samtliga 1:100-ritningar som varit införda sedan 1940. 3. B 18A »maxar» på 465 km/t och »marschar» på 420 km/t. Flygsträckorna för B 18A och J 22 är fortfarande hemliga.

Fråga: Vore tacksam för uppgifter om vart man skall vända sig för att få upplysningar om möjligheterna att utbilda sig till kartläggningsfotograf?

Bertil R.

Svar: Rikets Allmänna Kartverk, Hantverkaregatan 29, Stockholm, lämnar alla uppgifter om detta yrke.

Fråga: 1. Var kan en som tänker utbilda sig till flygplanskonstruktör få lämplig praktik? 2. Hur mycket kostar boken »Aerodynamik des Flugmodells» och var kan man få köpa den?

Modellflygare.

Svar: 1. Den erforderliga verkstadspraktiken kan Ni lämpligen få på någon flygverkstad. 2. »Aerodynamik des Flugmodells» är en tysk bok som numera inte finns att köpa i bokhandeln.

Fråga: Vilka flygplanstyper används på F 21?

Nils-Erik F.

Svar: F 21 har inte tilldelats något speciellt flygslag utan är endast en basorganisation för flyget i Nordsverige.

Fråga: Vore tacksam att få fabriksbeteckningen på Miles Gemini, Master och Magister?

Hollywood.

Svar: M 65, Master I med R-R Kestrel-motorn har beteckningen M 9B och Magister har beteckningen M 14.

Fråga: 1. Vore tacksam för viktigare data och prestandasiffror för den amerikanska motorn Continental C-85. 2. Vad kostar det amerikanska sportflygplanet Ercoupe i Sverige?

Flygbitne Sven-Anders.

Svar: 1. Den fyrcylindriga luftkylda Continental C-85-12 har följande data och prestanda: cylinderdiameter 103,6 mm, slaglängd 91,9 mm, kompressionsförhållande 1:6,3, bredd 800 mm, höjd 646 mm, längd 803 mm, torrsvikt (utan nav och självstart) 84,4 kg, effektvikt 1,12 kg/hk, max effekt 85 hk vid 2 575 v/min, oktantal 73, bränsleförbrukning vid maxvarv 29 lit, d:o vid 80 procents effekttag 22 lit. 2. 19 500 kronor.

Fråga: Vad är ett propellerturbinaggregat? Gammal prenumerant.

Svar: Det är ett reaktionsaggregat där kompressoraxelns effekt via en kraftig nedväxling utnyttjas för att driva en propeller. En närmare beskrivning av ett dylikt aggregat finns i FLYG nr 4/46.

RÄTTELSE:

I nr 9/47 av FLYG stod det att man måste vara 16 år för att få segelflyga — skall vara 15 år.



Lättmetall

All slags gjutning med snabb leverans från

METALLFABRIKEN **Pumo** AB

Viggbyholm

50 år

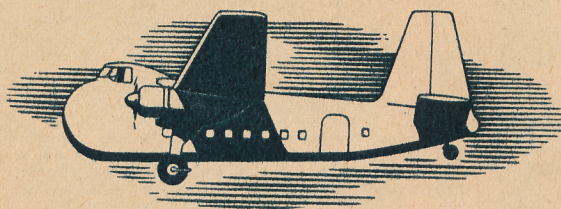
KLART
för avgång och
KLART
med
FLYGFÖRSÄKRINGARNA

GOTHIA
anslutet till
Städernas Försäkringsbolag

ekonomi

GOD EKONOMI kännetecknar flygplanen Bristol Freighter och Wayfarer... god ekonomi i fråga om driftskostnader; god ekonomi i underhålls- och utrustningshänseende. Dessa flygplan bidrar till att göra fraktflyget konkurrenskraftigt även prismässigt sett och gör därför i högre grad än tidigare detta moderna transportmedel åtkomligt inte bara för industrien utan också för andra delar av näringslivet. Proven med dessa flygplantyper äro avslutade, produktionen igång och leveranserna påbörjade.

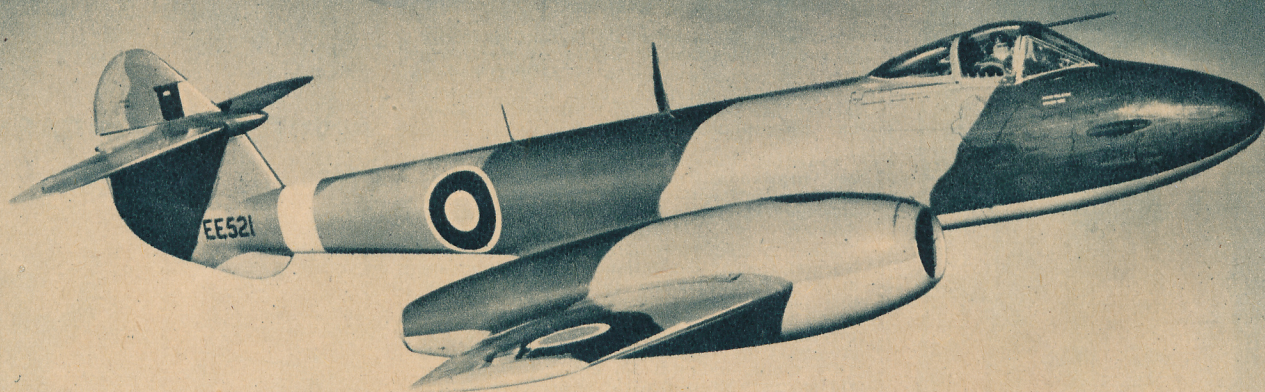
THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED, ENGLAND



BRISTOL TYP 170 — världens mest ekonomiska flygplan

REPRESENTANT I SVERIGE: MR. A. REICHEL, SYNÄLSVÄGEN 14, RIKSBY, STOCKHOLM

Snabbaste flygplan i bruk just nu och det enda plan, som någonsin flugit 1000 km. i timmen



GLOSTER **METEOR**

ROLLS ROYCE DERWENT ENGINES

GLOSTER AIRCRAFT (BRANCH OF HAWKER SIDDELEY AIRCRAFT CO., LTD.)

ROTOR ERSÄTTER FALLSKÄRM?

Helt nyligen försiggick ett märkligt evenemang på Borehams flygfält nära Chelmsford i England. Att döma av demonstrationens utgång verkar det som om denna händelse så småningom skulle ge upphov till en ny typ av luftfarkoster och det vill ju inte säga litet.

En italiensk ingenjör, Vittorio Isacco, som sysslat med helikopterkonstruktioner sedan 1917, har konstruerat en propeller med blad av föränderlig längd och den 15 april var den färdig att visas upp för representanter för Air Ministry och Ministry of Supply och Civil Aviation.

Två olika bladtyper demonstrerades, monterade på en vertikal rotor på en vagn. Den mindre typen var ungefär 80 cm i hoptryckt skick och 540 cm när den var utdragen. Det större bladet var 120 cm hoptryckt och 900 cm utdraget.

När försöksvagnen körde över flygfältet med bortåt 50 km/t tryckte signor Isacco på en knapp som frigjorde bladet från det hoptryckta läget. Det mindre erhöi sin största längd efter två sekunder och det större efter en obetydligt längre tid. När det stora bladet ökat sin rotations hastighet till fullt varvtal måste motorn stannas då risk tydligen förelåg att vagnen skulle lyfta sig från marken, vilket inte var demonstrationens avsikt. Bladens stigning var varierbar.

Signor Isacco hoppas att hans uppfinning skall kunna användas för ett flertal olika ändamål inom flygtekniken. Sålunda har han konstruerat ett stort blad för montage på taket av en kastbar kabin med vars hjälp han menar att upp till sex personer skulle kunna rädda sig i händelse av haveri i luften. Han har också gjort en enmansanordning, där ett roterande blad, fastsatt med ett stativ på personens rygg skall ersätta den vanliga fallskärmen. Rotorer av liknande typ skulle också kunna komma till användning för att minska start- och landningshastigheten för tyngre flygplan så att



Vittorio Isacco demonstrerar sin utdragbara rotor.

dessas skulle kunna operera från avsevärt smärre flygfält än nu är fallet.

Ehuru allt detta närmast låter som ett tveklaktigt skämt måste uppfinningen säkerligen tillmätas ett större värde då Air Ministry fattat ett stort intresse för försök och till och med kommer att ställa Halifaxbombplan till förfogande för de fortsatta flygförsöken. De tillgängliga upplysningarna om det tekniska utförandet av bladen är mycket torftiga och ger endast besked om att de är utförda enligt samma princip som ett teleskop. Hur det är möjligt att bygga sådana blad som tål en propellers eller rotors stora påkänningar får vi väl så småningom besked om — en sådan uppfinning som denna kommer, om den lyckas, att betyda stora omvärderingar av traditionella begrepp om startstäckor och vingbelastningar.

FAST ELLER...

Forts. fr. sid. 19.

och regelbunden kontroll av varje detalj i stället och dess manövrerorga är absolut nödvändig om stället skall fungera klanderfritt. Efter att ha betraktat ställ-frågan ur alla synvinklar blir svaret ändå detsamma: Jag röstar för fast landställ!

Flyglärare Arthur Yaden är en trogen anhängare av det infällbara landstället. Under mina tio år som flygare, både som militär och civil, har jag flugit en mängd olika flygplantyper. Några hade infällbart landställ och några hade fast. Bland de typer som var utrustade med infällbart landställ var naturligtvis de militära i majoritet.

När det gäller sportflyget i dag är det ingen tvekan om att det infällbara landstället betyder en hel del ur försäljningssynpunkt. Reseflygplanen har utvecklats för snabbtransport från ort till ort och alla möjligheter att öka planetas fart har tillvaragits. Det infällbara landstället är ett av de bästa medlen för att höja hastigheten, då det minskar planetas helhetsmotstånd med minst en tredjedel, ibland mera.

Med stället eliminerat blir planetas prestanda, vändbarhet, flygsträcka och flygegenskaper avsevärt förbättrade. Även för tillverkarna som alltid strävat efter den »oätkomliga» flygsträckan på 800 kilometer utgör det infällbara landstället det bästa sättet att »dra ut» flygsträckan.

En annan detalj som jag vill återopla ur privatflygarens synpunkt är den ökade säkerhet vid nödlandning som ett infällbart ställ ger. Med ett fast ställ har man inget val och råkar man landa på ett fält med gropar eller smådiken kan man aldrig vara säker på att klara sig från en rundslagning, avslaget landställ o dyl.

Med landstället infällt kan man nödlanda ett plan även på jämförelsevis dålig mark med ett minimum av risk för passagerarna. Den lågt placerade vingen och den rena undersidan på flygkroppen tar upp mycket stora krafter och mindre diken och gropar klaras i allmänhet utan någon som helst risk för att planet skall ställa sig på nosen.

Om nu en pilot trots blinkande röda lampor och ljudvarningssignaler skulle glömma fälla ut stället så är som synes en »maglandning» inte alls så riskfylld.

Personligen anser jag att det infällbara landstället är mycket lämpligt vid flygutbildning, speciellt för blivande militärflygare. Kanske skall man till att börja med flyga med stället utfällt men på ett senare stadium bör man låta landställsmanövreringen bli en rutin.

På mindre flygplan med ett fåtal instrument och anordningar är det osannolikt att piloten, även om han skulle vara »den tank-spridde professorn», skulle förbise landställsutfällningen. Majoriteten av de framtida sportplanen kommer också otvivelaktigt att förses med infällbart landställ, antingen manuellt eller mekaniskt manövrerat.

Roliga fakta om trafikflyget

När nu flyget mellan Amerika och Europa blivit en alldaglig historia är kanske tiden mogen att titta litet närmare på de sociologiska och kulturella synpunkterna på denna trafik. Följande fakta har vi hämtat ur ett studium som Pan American World Airways gjorde efter att han transporterat 32 000 passagerare över Atlanten sedan oktober 1945:

Det fanns en celebritet på var tionde passagerare.

Stewardesser gick 2 400 kilometer upp och nedför gången i flygplanen för att hålla i 22 000 liter kaffe i törstiga passagerares koppar.

En på sex resenärer drack sprit — mest skotsk whisky.

Över 1 000 000 tuggummin konsumerades.

En man väger i genomsnitt 82 kg, en kvinna 62 kg då planet startar från La Guardiafältet i New York.

De återvänder ett par kilo magrare beroende på ransoneringen i Europa.

För varje pund baggage passagerarna hade med sig förbrukades tio pund 100-oktan bensin.

Sammanlagt flögs 812 000 pund last och 295 000 pund post till olika punkter i utlandet.

Barn under sex år utgjorde fyra procent av den totala passagerarlistan. Procenttalet är betydligt högre än antalet miljonärer...

I likhet med Napoleons trupper vill flygresenärerna flyga med magen välfylld av god mat. Minst ett ordentligt mål plus lunch, frukost och några sandwiches brukar gå åt.

Collegeprofessorer, farmare, skogshuggare, husmödrar och affärsmän har ersatt generaler, amiraler, atombombforskare och krigskorrespondenter, som under kriget stod överst på listan av VIP:s (Very Important Persons.)

19-åring

med realexamen, 1½ års verkstadspraktik, 2-årig flygmekanikerkurs, flygmotorkurs (Hermodes) och 18 flygtimmar, önskar plats som mekaniker. Svar till 19 års, Tidskriften Flyg, Tegnérsgatan 35, Stockholm.

17 st. flygplan KLEMM KL 35

utbjudes till försäljning TILL FASTSTÄLLDA PRISER. Begär prislista.

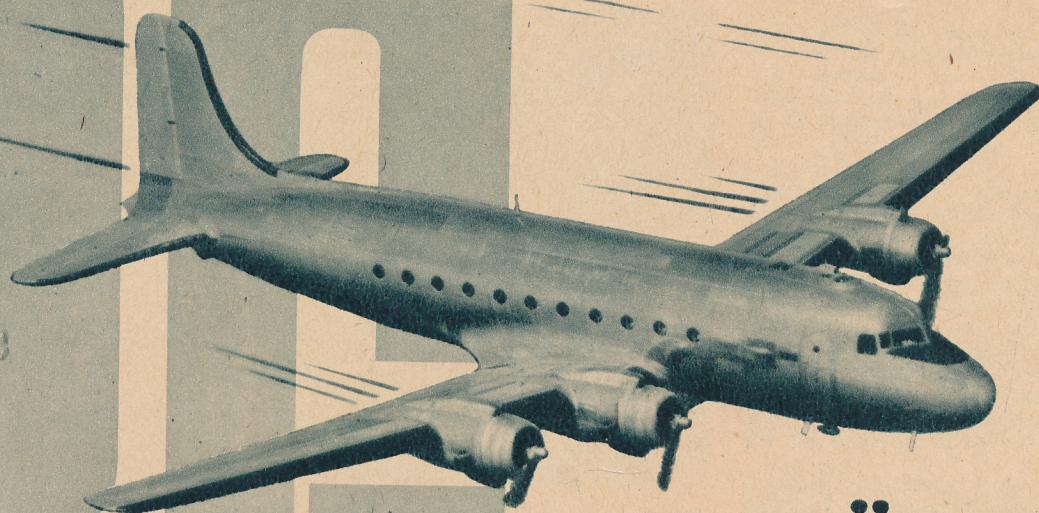
Kungl. Flygförvaltningen, Anskaffningsbyrån, Försäljningsdetaljen, Stockholm 80

SVENSK FALLSKÄRMS-TJÄNST

Linköping, Telefon 221 24

Specialfirma för fallskärmar

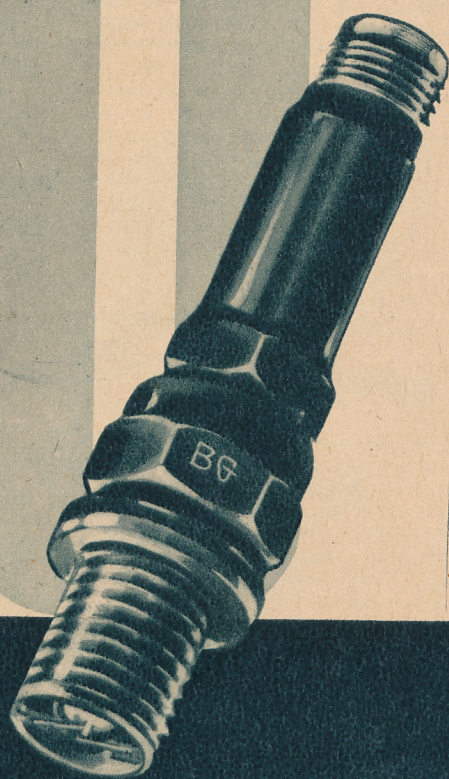
Anlita vår års-service!



FLYGTÄNDSTIFT

BG tändstift användas av ledande flygbolag runt hela världen — för säkerhetens skull! För alla förekommande flygmotorer finns det ett specialkonstruerat BG flygtändstift.

*För varje flygmotor —
ett BG flygtändstift*



FLYGMOTOR typ	BG tändstift typ
Pratt & Whitney R 1830, R 2800, R 4360	RB 19R, 320S
Pratt & Whitney R 1340	RB 485S
Mercedes-Benz DB 605	AS 697X
Gipsy	AS 556
Siemens	4B2-417, AU 556
Packard Merlin	RB 5/3
Bristol Jupiter	AS 555
Argus 410	AS 590S
Jacobs R775/9	SS 485, RB 485S

SYSTEM PAULIN AKTIEBOLAG

KUNGSGATAN 33 • STOCKHOLM • TELEFON 21 43 03, 11 45 95

Sven Broman:

HAR NI FÖRTROENDE FÖR FLYGET?

Hur många svenskar har flugit? Hur många är rädda för att flyga? Hur många har förtroende för flyget? I Sverige finns det än så länge inga klara svar på de frågorna, men en marknadsundersökning i USA har nyligen sysslat just med dessa problem. Låt oss titta på resultatet därifrån.

Har Ni förtroende för flyget?

Män	Kvinnor
Ja 80,0 %	Ja 78,0 %
Nej 14,9 »	Nej 17,2 »
Vet inte 5,1 »	Vet inte 2,8 »

Har Ni flugit någon gång?

Män	Kvinnor
Ja 53,4 %	Ja 35,1 %

I så fall, tyckte Ni om att flyga?

Män	Kvinnor
Ja 87,0 %	Ja 90,0 %

Om Ni inte har flugit, varför har Ni inte det?

Män	Kvinnor
Inget tillfälle 48,8 %	Inget tillfälle 60,0 %
Är rädd 14,0 »	Är rädd 18,0 »

Vi har roat oss med att ställa samma frågor till 100 svenskar ur olika kategorier. Svaren kan givetvis på inget sätt betraktas som vetenskapligt utslagsgivande men som en liten aning om hur landet ligger till hos oss kan de ha sitt intresse.

Har Ni förtroende för flyget?

Män	Kvinnor
Ja 71 %	Ja 63 %
Nej 18 »	Nej 23 »
Vet inte 11 »	Vet inte 14 »

Har Ni flugit någon gång?

Män	Kvinnor
Ja 32 %	Ja 19 %

I så fall, tyckte Ni om att flyga?

Män	Kvinnor
Ja 92 %	Ja 87 %

Om Ni inte har flugit, varför har Ni inte det?

Män	Kvinnor
Inget tillfälle 58 %	Inget tillfälle 63 %
Är rädd 11 »	Är rädd 16 »



»... sedan dom började med flygvärdinnor, kan man ju förstå att det inte är farligt längre, då kvinnor törs arbeta i flygplan, ska väl andra tordas flyga också.»

En sak kan man tydligt läsa ut ur både de amerikanska och svenska siffrorna: så snart vederbörande fått vara med om en flygtur, tycker han om att flyga. Man kan bli flygbiten av att gå på en flyguppvisning, av att se en flygfilm, av att läsa om flyg — men isen är inte riktigt bruten förrän personen i fråga själv får vara med uppe i luften. Det var intressant att höra kommentarerna till frågan »I så fall, tyckte Ni om att flyga?» En medelålders dam svarade: »Jag betänkte mig både en och två gånger innan jag lovade min son att följa med honom på en rundflygning över Stockholm. Men jag ångrar mig inte. Det var ljuvligt att flyga och jag blev faktiskt alldeles lugnad...» En kvinna som inte flugit svarade däremot spontant: »Hur ska man kunna ha något förtroende för flyget, när flygmaskinerna bara ramlar ner och det händer olyckor.» En verkställare undrade »om det är nödvändigt att försöka tvinga på svenska folket flygsinne. När flyget blir så billigt att folk kan använda det, då blir nog människorna flygsinnade också.» En skomakare förklarade att »sedan dom började med flygvärdinnor, kan man ju förstå att det inte är farligt längre, då kvinnor törs arbeta i flygplan, ska väl andra tordas flyga också.»

De flestas flygningar inskränker sig till en kort rundflygning, men det slår en vilket ljus och tydligt minne alla har av den kvart de varit uppe i luften. Många har velat för sätta och flyga men inte haft råd. Och på de flesta platser här i landet händer det på sin höjd en gång om året att ett rundflygplan kommer på besök. Albin Ahrenberg & Co. har i det fallet gjort grandiosa insatser. För många svenskar har det varit deras livs upplevelse den gång de fått se sin hemort från luften. Och dessa människor har också fått förtroende för flyget! Sen är det en annan sak att personer även i lägre inkomstgrupper på senare tid fått upp ögonen för att trafikflyget många gånger inte alls är dyrt. »Jag kommer aldrig att ta annat än flyget då jag ska hem till Visby i fortsättningen», deklarerar exempelvis en gotländsk skrädderiarbetsare i Sundbyberg, »jag spar pengar, då jag spar tid.»

Medicinen är alltså: upp i luften med svenska folket och det får förtroende för flyget! Mera rundflax!

När jag tecknade
min försäkring i Trafik
betalade jag 294Kr

**Nu BETALAR JAG endast
118 Kr.**

TRAFIK

Detta tack vare 60 % lägre försäkringspremie. Utom avtalsmässig rabatt efter 4 skadefria år (50 %) lämnar nämligen Trafik som vinståterbäring ytterligare 10 % rabatt å vagnskade-, stöld- och brandförsäkringspremien vid fullständig försäkring. Trafik fullföljer härmed sin liberala premiepolitik.

Vår vinst — Er vinst

FÖRSÄKRINGSBOLAGET

TRAFIK

Specialbolag för trafikrisker

Birger Jarlsgat. 58, Stockholm. Tel. 23 22 30.



SEGLA PÅ ÅRESKUTAN

Vid den moderna turismens genombrott i vårt land i seklets början var det först och främst Åreskutans mäktiga fjällmassiv som lockade turisterna till Jämtland liksom det fångade de första segelflygarnas intresse i början av trettioalet. För redan då låg ingenjör W. Pelzner i Åre med en skara pionjärer och segelflygentusiaster (fantaster kallades de då) samt med segelflygplanen Porla 1 och Porla 2. Men tyvärr gav bil- och gummirepsstarten varken Pelzner eller hans efterföljare där uppe, Tor Eliason, kontakt med Åreskutans uppvindar.

Efter de två sista vintrarnas erfarenheter om fjällflygning genom segelflygarexpeditionerna till Gröndalen ansåg sig i år Östersunds Flygklubb beredd att litet närmare undersöka det mäktiga tuseneters-hanget. Till följd av en del svårigheter kunde flygningarna börja på allvar först den 3 april och fortsatte sedan 14 dagar framåt. Själv hade jag tack vare ett stipendium från KSAK, utdelat förra året, legat där uppe från 1 mars för att få fram en del statistiskt material och för att undersöka strömningarna genom att skicka upp ballonger etc.

Tillsammans med sex segelflygare från Östersunds Flygklubb utförde Karl-Erik Övgård sina värdefulla undersökningar om segelflygmöjligheterna i Åretrakten. Nedan är hela gänget samlat och fr v ses Karl-Erik Övgård, Thorleif Gummeson, Birger Jakobsson, Rune Berggren, Åke Jonsson och Erik Ahrling.



För tredje året i rad har segelflygare legat i Åre och undersökt fjällsegelflygets möjligheter. Att fjällen öppnar vidsträckta perspektiv för segelflygning fick man nya bevis på och Karl-Erik Övgård — expeditionens ledare — berättar i denna intressanta artikel om resultaten och vilka nya möjligheter som öppnat sig.

Fick ont i nacken av att se på flygning.

Avsikten med expeditionen var bl a att göra reklam för vår sport. Det är inte att undra på om en del årebor till att börja med var litet reserverade. Entusiastiska segelflygare hade i långa tider talat om Åreskutans uppvindar, men något segelflygplan hade ännu inte lyckats hålla sig kvar där uppe och därmed visat att de existerade i verkligheten. Men innan expeditionen var slut var stämningen en annan. Sällan sågs på något ställe mera flygintresserade ortbor. Så kom en man till traktens läkare och klagade över mycket svåra smärtor i nacken och halsen. På doktors förfrågan hur han trodde han hade fått det onda, svarade den trygga jämtan: »Det är det där segelflygplanet som brukar ligga över Åreskutan. Jag kan ju aldrig låta bli att stå och se på det.»

Det var säkert tusentals turister, som nu för kanske första gången såg ett segelflygplan i luften. Och någon bättre reklam än ett segelflygplan som ligger och flyger framför ett fjäll får man nog leta efter. I Åre, Storlien m. fl. platser hölls under expeditionens gång femton föredrag om »Segelflygning och fjällmeteorologi» med färgbilder och film för skolor, hotell och föreläsningssällskap. Därvid konstaterades, att turisternas intresse för segelflygning var oväntat stort, men att deras kännedom om väder och vind i allmänhet var minimal.

Särskilt nu efter årets alla fjälltragedier orsakade av snöskred och dåligt väder börjar hotell och turistorganisationer allt mera inse att turisterna måste ges åtminstone elementära kunskaper i meteorologi. Det är just inom detta område som vi segelflygare kan få till stånd det första samarbetet med turismen. Vår sport kommer här in i ett större sammanhang, och vi hoppas att samarbetet skall fortsätta. Båda parterna skulle tjäna på ett närmande. Vi kan i en framtid ha stor nytta av ett samarbete med turistorganisationerna. De å sin sida kan utnyttja våra kunskaper i meteorologi samtidigt som de genom segelflygning i fjällen kan få en förnämlig turistattraktion. Varför kan vi förresten inte ta upp schweizarnas idé med passagerareuppstigningar i segelflygplan? Vilken turistort skall först lösa sin flygplatsfråga sommardag? Skall det bli Åre? Naturliga förutsättningar finns här. Som första utbyggnad går det att få fram en bana på 800 m längd fri från alla masker. Om det i en framtid skulle bli behov av en längre bana finns det möjligheter att förlänga den.

Flygningar.

Nå, låt oss nu tala något om själva flygningarna. Klemmen drog 42 gånger upp sex man från Östersunds Flygklubb eller lika med det antal som hade S-certifikat plus Arne Gundersen från Eskilstuna flygklubb. Den sammanlagda segelflygtiden blev något över 22 timmar. Inte mycket, säger någon! Nej, men vi var där uppe inte först och främst för att göra resultat utan för att undersöka strömningarna. Flygningarna överskred sällan en timma. Vi ansåg det nämligen värdefullare att flera fick flyga under ett och samma väderleksläge än att en fick sitta uppe en längre tid.

Som högsta höjd vid tre olika flygningar gav hangvinden Baby-Falken 1500 m eller 500 m över Åreskutans topp. Alla flyghöjder räknas från startplatsen, Åresjön. I ter-



Så här ser det väldiga Ärehanget ut sommartid. Höjdsiffrorna visar med tillräcklig tydlighet i vilket format segelflyg kan bedrivas i dessa trakter.

mik var högsta höjden 1450 m och sista dagen nåddes mera av en händelse 2050 m i våguppvind. Vi hade nämligen tänkt att avsluta det hela med en 5-timmarsflygning. Rune Berggren startade och hade suttit uppe en timma i hangvinden på 1400 m höjd. Han tyckte han kunde utnyttja höjden till att se sig om litet och flög i den ganska hårda vinden fram mot Renfjällets läsida, där han var beredd att få fallvind. Men planet började stiga i »världens lugnaste uppvind» upp till något över 2000 m. Där låg han kvar en timma. Något speciellt moazagotmoln syntes inte till, men himlen började att bli allt mera mulen och till sist tvingade en snöby honom att landa. Temperaturen avtog under flygningen med 0,6° för varje hundratal meter upp till 1000 m och därefter med 0,3°. Vi hade alltså två olika luftmassor, den varmare på höjden. Vindhastigheten på högsta höjd var 65 km/t.

Erfarenheterna.

Vindriktningen vid marken och på höjden kunde avvika upp till 60°.

Hanguppvindarna var i regel mycket lugna även vid hög vindstyrka. Men man skall för den skull akta sig för den slutsatsen att förhållandena i fjällen alltid är likartade. Åreskutan ligger i de flesta vindriktningar tämligen fritt från omgivande hinder och störs därför nämnvärt av strömningar från andra fjäll. Inom fjällområden där bergen och topparna ligger närmare varandra måste vi säkert räkna med större turbulens. Närmare marken var också turbulerna många gånger mycket kraftig. Snöbyar försvagade hanguppvindarnas styrka avsevärt. I vissa fall fick vi rent av sjunka, där vi tidigare haft stigning.

Hanguppvindarna vid samma vindriktning och vindstyrka kunde vid två tillfällen vara mycket olikartade, främst beroende på skiktningen i luften. I ena fallet gick uppvindarna långt ut från och högt över hanget. I andra fallet var man tvungen att flyga nära hanget för att hitta några uppvindar. Planets topphöjd blev då också betydligt mindre.

Vid hangets ändpunkter, där uppvindarna tog slut, tycktes den horisontella vindstyrkan många gånger öka högst betydligt.

Termiken var vid flera tillfällen mycket stark, särskilt under de sista dagarna, då dagsmejan hade fått fram fläckar med barmark här och där på fjällslutningarna.

Sämsta vindriktningen för hangflygning ligger mellan nordost och nordväst. Då går det visserligen att flyga på Renfjällets nordhang, men hangvinden är mera oberäknelig och turbulent, då den störs av Åreskutan.

Snöbyar och låg molnbas var det största hindret för flygningarna.

Vid all hangflygning i fjällen måste segelflygaren noga ge akt på att han ligger kvar på lovartsidan och inte kommer över i de ofta mycket starka fallvindarna på läsidan. För att få ett mått på dessa flögs Baby-Falken en gång med betryggande höjd över toppen på Åreskutan och in på läsidan. Vindstyrkan var 50 km/t. På 25 sek förlorade planet 200 m i höjd.

Krav på segelflygaren.

Segelflygning i fjällen ställer ganska stora krav på segelflygaren. Han måste ha god flygrutin och goda teoretiska och praktiska kunskaper om våguppvindarna är också viktigt att tänka och handla självständigt. Men uppfyller han dessa krav och alltid flyger med den *respekt som fjällen kräver*, då anser jag inte fjällflygning vara mera riskfylld än annan segelflygning. Detta naturligtvis under den förutsättningen att landningsmöjligheterna är lika goda eller i det närmaste lika goda som i Åre.

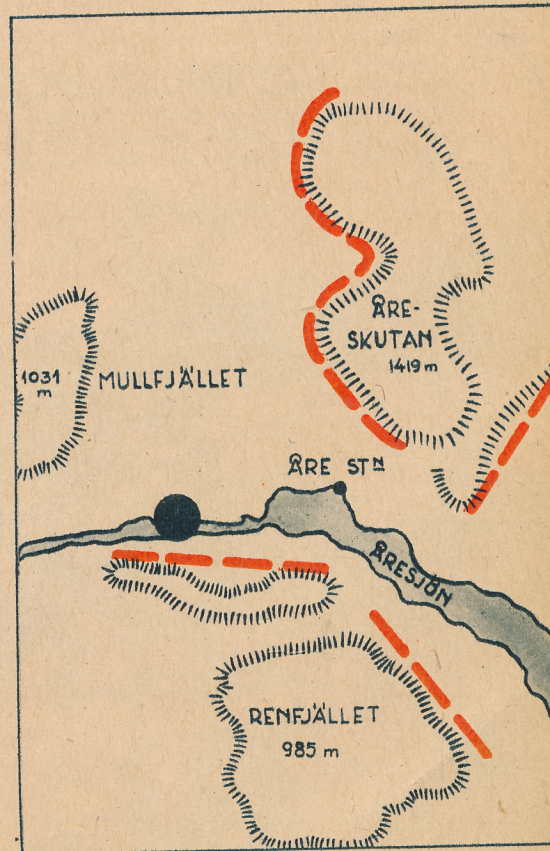
Uppgiften som väntar.

Hitintills vet vi så gott som ingenting om fjällsegelflygning sommartid och våra kunskaper om våruppvindarna är också minimala. Det återstår därför mycket att göra i våra fjäll. Men fortsätter vi och undersöker fjällen, kommer vi så småningom att få fram ett objektivt värde på segelflygmöjligheterna där uppe. Vi skall inte tro att det kommer att gå i en handvändning. Besvärigheterna är många. Bredvid de kraftiga uppvindarna har vi där uppe starka och farliga fallvindar. Men att svårigheterna går att bemästra har de tre sista vinterexpeditionerna visat. Det utträttades också

är en hel del med ett skolflygplan under två veckor. Säkert skulle vi vid det här laget haft betydligt bättre resultat och flera värdefulla erfarenheter om den ursprungliga planen hade kunnat följas. Avsikten var från början att ligga där uppe under två månader med ett högvärdigt segelflygplan. Men varken högvärdigt plan eller erforderliga pengar gick att anskaffa. Vid de nio gånger, som tydliga moazagotmoln uppträdde, fick vi därför stå på marken och iakttä vinkantringar och barometerfall och andra för all del intressanta saker i stället för att uppe i luften mäta uppvindar och våglängder. Det kändes ju litet deprimerande, särskilt som vi i påskas fick underrättelse från Norge att man där uppnått 2700 och 3500 m i våguppvind.

(Forts. på sid. 26.)

Nedan en Åskådlig kartsbild visande de olika hangen i Äretrakten. Den svarta cirkeln markerar platsen för det blivande flygfältet vid Ångarne.



AKROBATPLANET NR 1

Hur det känns att flyga »världens mest vändbara» flygplan... J 8:an eller Gloster Gladiator som den också kallas fanns i tre exemplar på Malta — »Tro», »Hopp» och »Kärlek» — tre flygplan som utträtade underverk gentemot angriparen. En intressant artikel om ett intressant flygplan.

Ja, här har du spaken och här är gasen. Något att fråga om?

Det behövdes ingen vidlyftig instruktion före den första inflygningen den gång jag som aspirant premiärflog J 8. Stig- och planhastigheter fick man förstås veta men i övrigt fick man klara sig själv. Den första starten var en upplevelse med blandade intryck och jag tyckte nog att det mest påminde om min första ridtur då hästen helt plötsligt började galoppera. Det dröjde emellertid inte länge förrän man kände sig hemma i den något orediga kabinen som var inredd på typiskt engelskt maner (vilket f. ö. är detsamma än i dag!).

Men först några historiska ord om J 8:an eller Gloster Gladiator som fabriksbeteckningen lyder. Planet inköptes från England och levererades någon gång under 1937. Det tillfördes F 8 som då var vår enda jaktflottilj. När F 8 utrustades med den modernare J 9 överfördes J 8:an till det nyuppsatta F 10 där den sedan gjorde tjänst ända till 1944 då den överfördes till Flygkadettskolan. Numera finns det endast några enstaka exemplar kvar.

Gladiatorn deltog även i kriget, framför allt i Grekland och Nordafrika där den fick möta en motståndare i samma klass — den italienska Fiat CR 42, vår J 11. Ni kommer väl ihåg boken »Årans tecken i skyn»? ... Sitt största anseende vann den emellertid vid försvaret av Malta 1940. På Malta fanns då endast tre Gladiatorer till öns försvar men de kämpade länge och tapert mot de italienska bombförbanden och fick av de tacksamma önnnevännarna namnen »Tro», »Hopp» och »Kärlek». Gladiatorn var den sista representanten för den

typ av jaktplan som användes under första världskriget och fram till 1935 då den avlöstes av de lågvingade monoplanen.

J 8:an var ett biplan i metall med alla ytor utom främre delen av kroppen dukklädda. Dess flygegenskaper gjorde den till ett av de roligaste flygplan man kunde tänka sig att flyga. Den nu så aktuella termen »vingbelastning» var för Gladiatorn ett rent teoretiskt begrepp. Landningshastigheten var 95 km/t och vändbarheten obegränsad. »G-stall», d. v. s. överstigning vid hög fart beroende på omild behandling av höjdrodret, var otänkbar. Omild behandling av höjdrodret hämmade sig bara genom att föraren fick black-out.

Naturligtvis fanns det inte så många saker att sköta eftersom propellern var fast, liksom också landningsstället. Vad man hade att se till under flygning utom spak och pedaler var gas- och blandningsreglagen. Gasen satt för det mesta längst fram och blandningsreglaget längst bak, där det gav övereffekt. Min premiärflygning daterar sig nämligen till 1942, då B 17 just börjat uppträda i luften och full effekt var nödvändig för att vi skulle ha någon chans att hänga med. (Elaka tungor påstod att vi inte hade någon chans i alla fall utan 2000 m höjdöverlägsenhet — men det var bara förtal.)

De fyra små landningsklaffarna manövrerades med en handpump och en väljare med lägena »ut» och »in». De fälldes ut 90° och var alltså egentligen mera ett slags luftbromsar än klaffar i modern mening. En trevlig detalj var kabinuppvärmningen, som bestod i att man med en liten spak kunde leda in luften som gått genom oljekylarna i kabinen.

Vad flygegenskaper beträffar föreföll konstruktören ha glömt bort att förse »kärnan» med stallegenskaper. Vid för låg hastighet borde flygplanet naturligtvis ha vikt sig men gjorde så endast som protest mot alltför bestämda spinroder. Den normala reaktionen var att hon helt enkelt sakta sjönk igen, sänkte nosen och skaffade sig litet mera fart. I avancerad flygning var J 8:an oöverträffad. Från planflykt kunde



J 8:ansuccé vid en flygdag på Bromma.

man obekymrat ta spaken hårt bakåt och efter ett par sekunder hade man gjort en looping. Med tillräcklig fart och litet tur kunde man göra två topprollar ovanpå varandra, något som numera endast Vampiren förmår. Rodren, framför allt skevningsrodren, var emellertid inte alltför lätta och ett pass avancerad flygning innebar en hel del rent kroppsarbete.

»Hastighet» var inte någon framträdande ambition hos Gladiatorn. Med full gas och övereffekt och genom att trycka hårt på instrumentbrädan kunde man på min tid pressa upp den i 320—330 km/t. Stigförmågan var emellertid mycket god, framför allt var stigvinkeln hisnande och överträffades nog endast av B4:an, i vars vokabulär »start» var liktydligt med »kavaljerstart». J 8 förekom i två versioner, med 650 hk (J 8) och med 750 hk motor (J 8A). Skillnaden i prestanda spelade dock ingen avgörande roll utom vid de ofta förekommande inbördes slagsmålen. Då vann nämligen oftast den som hade en J 8A. Den hastighet man kunde uppnå i dykning var inte heller särskilt skräckinjagande efter nutida måttstock. Enligt sägnen har emellertid en J 8 en gång vid en dykning från stor höjd kommit in i kompressibilitetsområdet. Flygplanet landade efteråt i åtskilligt medtaget skick och föraren förklarade att det varit en mycket pinsam upplevelse. Planet fick också intas på verkstad för vård.

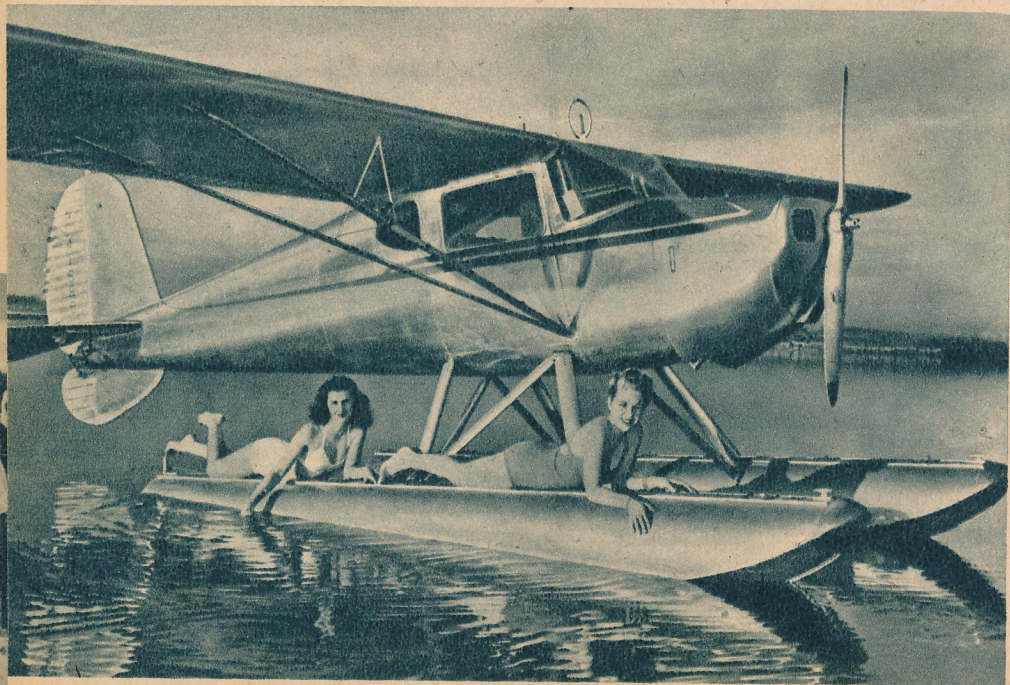
I övrigt var J 8:an ett mycket starkt och robust flygplan och starkast och robustast var landningsstället. Det var fast men mycket elegant utformat. Stället var i själva verket så starkt att vid en ovanligt hård landning rasade vingstället ihop medan stället höll!

Beväpningen var relativt god, två kropps- och två vingkulsprutor. Skjutegenskaperna var också mycket goda vilket berodde på den ringa skillnaden i hastighet mellan J 8:an och »skorven». Emellertid fanns det också nackdelar. Så t. ex. var ammunitionslådorna för kropps- och vingkulsprutor placerade under förarens fötter. Vid alltför våldsamma undanmanövrer kunde det förekomma att locken flög upp och hela patronbandet for upp i kabinen där det snodde sig om spak och pedaler och allt annat som det överhuvudtaget kunde sno sig om.

Bengt Fryklund.

FLYG 11/47

LÄCKERT. Den utomordentligt trevliga amerikanska tvåsitsaren Cessna 140, vilken redan finns i ett flertal exemplar här i landet, har i dagarna godkänts som flottörflygplan av den amerikanska luftfartsstyrelsen (CAA). Flottörerna är givetvis av Edo-typ. Några andra ändringar utöver den under stjärten monterade underfenan har inte behövt vidtas. Här ses den metallskimrande 85 hk-skapelsen med läcker dekoration...



FLYGVETT TILL HUSBEHOV

Av trafikinspektör J. G. Karlsson

Förra hösten utgav Luftfartsstyrelsen två meddelanden, det ena betitlat »Provisoriska bestämmelser för flygning (BFF)» och det andra »Provisoriska bestämmelser för trafikreglering (BFT)». Dessa bestämmelser bygger på motsvarande internationella föreskrifter, vilka har utarbetats av civilflygets internationella organisation, ICAO. Som en komplettering till ovannämnda bestämmelser utgavs sedermera en UFL (Underrättelser från Luftfartsmyndigheten) angående flygsäkerhetsdistriktet, kontrollområden samt för luftfart förbjudna områden i Sverige.

Bestämmelserna verkar kanske vid första studiet en aning invecklade. Orsaken härtill är nog att de i en mycket koncentrerad form innefattar bestämmelser för såväl privat-, som trafik- och militärflyg.

Vi skall nu här skärskåda bestämmelserna ur damer och herrar privatflygares synvinkel.

Luftens kontrollområden

Då olika bestämmelser för flygning och trafikreglering gäller för olika luftområden, måste vi först göra klart för oss hur luftområdet är indelat.

Våra s. k. kontrollområden består av luftfartsleder, ytterzoner och närzoner.

Luftfartslederna — luftens stambanor — förbinder de viktigaste trafikflygplatserna med varandra. Lederna har en bredd av 20 km och de sträcker sig från lägst 250 m över marken upp till 3 100 m över havsytans nivå.

Ytterzonerna, som är belägna omkring trafikflygplatsernas närzoner, har en utsträckning i sidled av 30 km från flygplatserna och sträcker sig från marken upp till samma höjd som luftfartslederna.

Närzonerna slutligen sträcka sig 4 km utanför flygplatserna och har en höjd av 500 m över marken.

Av kontrollområdena är luftfartsleder och ytterzoner av ett mera teoretiskt intresse för privatflygarna. Ifrågasvarande områden har främst tillkommit för privatflygarnas mera försigkomna kolleger — trafikflygarna. Trafiken måste ju gå även under dåliga väderleksförhållanden. För att detta skall kunna ske utan risk är det bestämt att flygning som försiggår inom luftfartsled och ytterzon under väderleksförhållanden som understiger vissa fastställda minimivärden skall vara »trafikreglerad», d. v. s. ske under kontroll av trafikledning. Trafikledningen svarar då för att sammanstöttningsrisk mellan flygplan ej uppstår.

Luftfartslederna kontrolleras från distriktstrafikledning. Vi har tre distriktstrafikledningar; nämligen i Stockholm, Göteborg

och Malmö, och dessa kontrollerar luftfartslederna inom respektive flygsäkerhetsdistrikt.

Ytterzonerna kontrolleras av inflygningsledning som finns i funktion vid varje trafikflygplats. Huvuduppgiften för denna trafikledning är att övervaka flygplanen under instrumentinflygning. Med anledning av att en instrumentinflygning ännu så länge är en ganska tidsödande affär händer det ibland att inflygningstrafikledningen får »ordna kön» bland flygplan som väntar på landningstillstånd. Denna köbildning tillgår så att trafikledningen staplar flygplanen på skilda höjder över en angiven väntplats, vanligen markerad av en radiofyr i närheten av flygplatsen.

Inom närzon har närtrafikledningen hand om trafikregleringen. Närtrafikledningen liksom inflygningstrafikledningen är i regel stationerad i kontrolltornet. Närtrafikledningen kontrollerar, i motsats till tidigare omnämnda trafikledningar, även flygning, som äger rum under gynnsamma väderleksförhållanden. Det är sålunda endast den senare, som privatflygaren i vardagslag har att göra med.

Förbjudna områden

Förbjudna områden har vi gott om i landet. Dessa får under inga förhållanden överflygas av privatflygplan. Om planet dock av någon anledning skulle »räka» komma in över ett dylikt område åligger det föraren att »giva någon av de vederbörligen föreskrivna nödsignalerna samt verkställa nedstigning utanför det förbjudna området så snart och så nära detta område som möjligt på en till allmänt bruk upplåten flygplats inom riket». — Snöpligt!

IFR och VFR

Flygning skall alltid ske antingen IFR eller VFR, d. v. s. man måste vid flygning iakttaga antingen bestämmelserna för instrumentflygning eller bestämmelserna för visuell flygning.

För att förenkla problemet kan vi först fastställa att endast VFR-bestämmelserna gäller för privatflygaren. IFR-flygning är nämligen förknippad med så höga fordringar beträffande utrustning och besättning att f. n. inget privatflygplan torde kunna godkännas för dylik flygning.

VFR-bestämmelserna innebär för privatflygarens del i stort sett följande:

Flygning inom närzon skall försiggå på ett avstånd av minst 150 m i vertikalled och 600 m i horisontalled från moln. Flygsikten framåt skall vara minst 5 km.



Utanför närzon gäller vid flygning över 200 m samma bestämmelser som vid flygning inom närzon. Vid flygning under 200 m gäller att flygningen skall ske fritt från moln och med marksikt.

Flygning under mörker är inte tillåten enligt VFR-bestämmelserna.

Så snart molnhöjden vid en flygplats understiger 250 m eller sikten 5 km utfärdas QBI för flygplatsen, vilket innebär att flygning inom flygplatsens närzon normalt måste ske enligt IFR-bestämmelserna. Detta markeras med att QBI-skylt eller ett blinkande gult ljus tändes på flygplatsens kontrolltorn.

Även när QBI är rådande vid en flygplats kan under vissa förhållanden tillstånd erhållas från trafikledningen för VFR-flygning inom när- och ytterzon, trots att de minimivärden, som normalt gälla för VFR-flygning därvid måste underskridas.

Trafikledning kan även lämna tillstånd till flygning under mörker för flygplan, som inte är utrustat för IFR-flygning. Flygningen får därvid inte utsträckas på längre avstånd från flygplatsen, än att optiska signaler därifrån kan iakttagas.

Övriga bestämmelser

Det räcker emellertid inte för privatflygaren att bara flyga i enlighet med VFR-bestämmelserna. Han måste även iaktta de allmänna reglerna för flygning, vilka är till för att åstadkomma säkerhet för person och egendom på marken och för flygplan i luften.

Privatflygaren av i dag måste veta att han — utom i samband med start och landning samt vid flygning över öppet hav — inte får hålla lägre höjd än 150 m. Över tätbebyggt samhälle eller folksamling skall

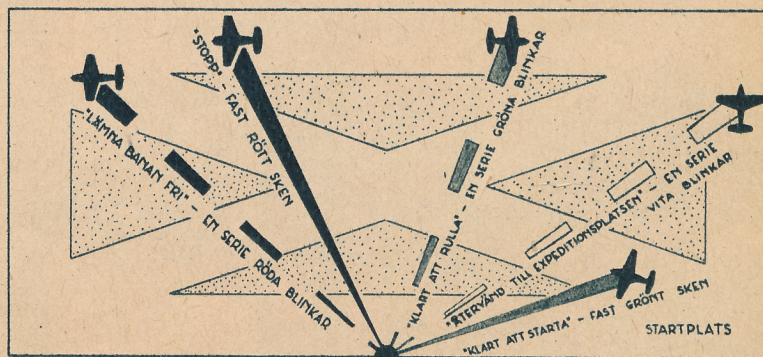
(Forts. på sid. 26.)

De viktigaste optiska signalerna till flygplan i luften.

Optiska signaler för flygplan på marken.

"LÄMNA PLATS FÖR ANDRA FLYGPLAN - FORTSÄTT I LANDNINGSVÄRDET" - FAST RÖTT SKEN

"KLART ATT LANDA" - FAST GRÖNT SKEN
"FARA FÖR HANDEN - SE UPP!" (VARNINGSSIGNAL) OMVÄXLANDE RÖDA OCH GRÖNA BLINKAR



MARGIT AHRENBURG:

ATT VARA GIFT MED EN FLYGARE

Margit Ahrenberg har ofta kuskat med sin make Albin Ahrenberg land och rike kring i flygplan — hennes högsta önskan är nämligen att vara med själv. Men det finns också gånger då hon varit ensam hemma och man väckt henne om kvällarna med rikssamtal och undrat om hennes make omkommit... Här berättar hon rappt och fascinerande om hur det känns att vara gift med en flygare.

på borggården, allt var tystnad och frid, endast taltrasten sjöng för sin make. Min mor och mina bröder var ute på en längre bilresa och skulle inte återvända förrän dagen därpå. Plötsligt bröts friden av två långa signaler. Riks! »Stockholm söker fru Ahrenberg.»

»Jo, det är från tidningen så och så. Har ni hört något från er man nyligen?»

»Nej, det är nog några dagar sedan jag sist talade med honom.»

»Jo, vi har alldeles nyss fått meddelande om en flygolycka vid Örlen-baden. Maskinen lär ha skurit igenom vattnet vid landningen och sjunkit. Om någon dödats var inte bekant.»

Luren föll ur min hand, det svartnade för ögonen och jag famlade förtvivlat efter något att hålla mig i. O, Gud, låt mig inte svimma, det finns ingen i närheten att hjälpa mig. Jag måste försöka reda ut det här alldeles ensam. Var min make död eller skadad? Vem skulle hjälpa mig att få visshet? Jo, jag skulle be vår snälla fröken på telefonstationen ta ett samtal med bensinombudet på platsen, han måste ju veta något bestämt. Efter en olidlig väntan meddelade hon mig att inte ombudet träffades, hans fru visste ingenting med säkerhet, hon trodde inte att någon hade drunknat.

Ja, sömnen blev det dåligt med den natten. Nästa morgon ringde Albin, piggt och nyter.

»Hej, lilla gumman! Hur har du det?» Rösten stakade sig betänkligt då jag skulle förklara hur jag hade det.

»Du skall ta det lugnt och inte bli hysterisk. Det var X-son som

(Forts. på sid. 26.)

Fram för "Cubklubb"!

Vet ni att vartannat privatflygplan i Sverige är en Piper Cub? Det är framför allt Ahrenbergscubarna som ökat det ursprungliga Cub-beståndet om futtiga tio plan till över sextio och därmed bildar cubflygarna en överväldigande majoritet bland våra sportflygare. Och alla dessa cubägare har, oberoende var de är bosatta, mycket gemensamt. De är verkliga sportflygentusiaster varenda en och har dessutom säkert ungefär samma flygplats-, hangar- och andra tekniska problem. Hur vore det därför om samtliga landets cubägare slog sig samman och bildade en egen »Cubklubb» för att på så sätt bättre kunna komma i kontakt med varandra och få tillfälle att byta erfarenheter och diskutera gemensamma cubfrågor. Idén kommer från kapten Albin Ahrenberg. Det behövs inte särskilt påpekas vilken nytta en sådan sammanslutning av verkliga entusiaster skulle göra för hela det svenska sportflyget, för att inte tala om hur skojigt det skulle bli för cubägarna att t. ex. en gång om året flaxa i sina ägandes plan till en gemensam konferens. Ett sextiotial Cubar prydligt uppställda på ett flygfält vore en syn som säkert skulle få varje sportflygarhjärta att klappa häftigare.

Vi har även varit i kontakt med Valle Forslund på Nyköpings Automobilfabrik som är generalagent för Piper Cub i Sverige och han lovade på stående fot att sätta till alla klutar för att ge »Cubklubben» allt det stöd den kan tänkas behöva.



Albin Ahrenberg med sin make Margit, som helst vill följa med på Albins flygturnéer.

Det finns olika slag av journalister. Somliga är trevliga och till dem hörde onekligen salig Beson i Stockholms-Tidningen som omkom med luftskeppet »Hindenburg». Tyvärr har många journalister inte samma arbetstider som vi vanliga människor, varför jag väcktes en natt vid halv tvåtiden i min ljuva sömn av en ilsken telefonsignal. Yrvaken stapplade jag ur sängen och grep efter luren.

»Jo, det är Beson. Förlåt att jag stör, men jag undrar om Albin sitter inne ännu?»

»Vad säger ni, sitter han inne? Är det något skämt eller vad är meningen?»

»Jo, vi har förut i dag fått meddelande om att både han och den rumänske greven blivit inburade där uppe i Kirkenes i Norge. Nu undrar jag bara om Albin sluppit ut!»

»Det har jag ingen aning om, jag har inte talat med Albin sedan han flög hemifrån i går morse!»

Nästa morgon beställde jag ilsamtal till Kirkenes, och så snart jag fått min man på tråden frågade jag helt upprörd:

»Vad vill det här säga? Beson påstår att du sitter inne!»

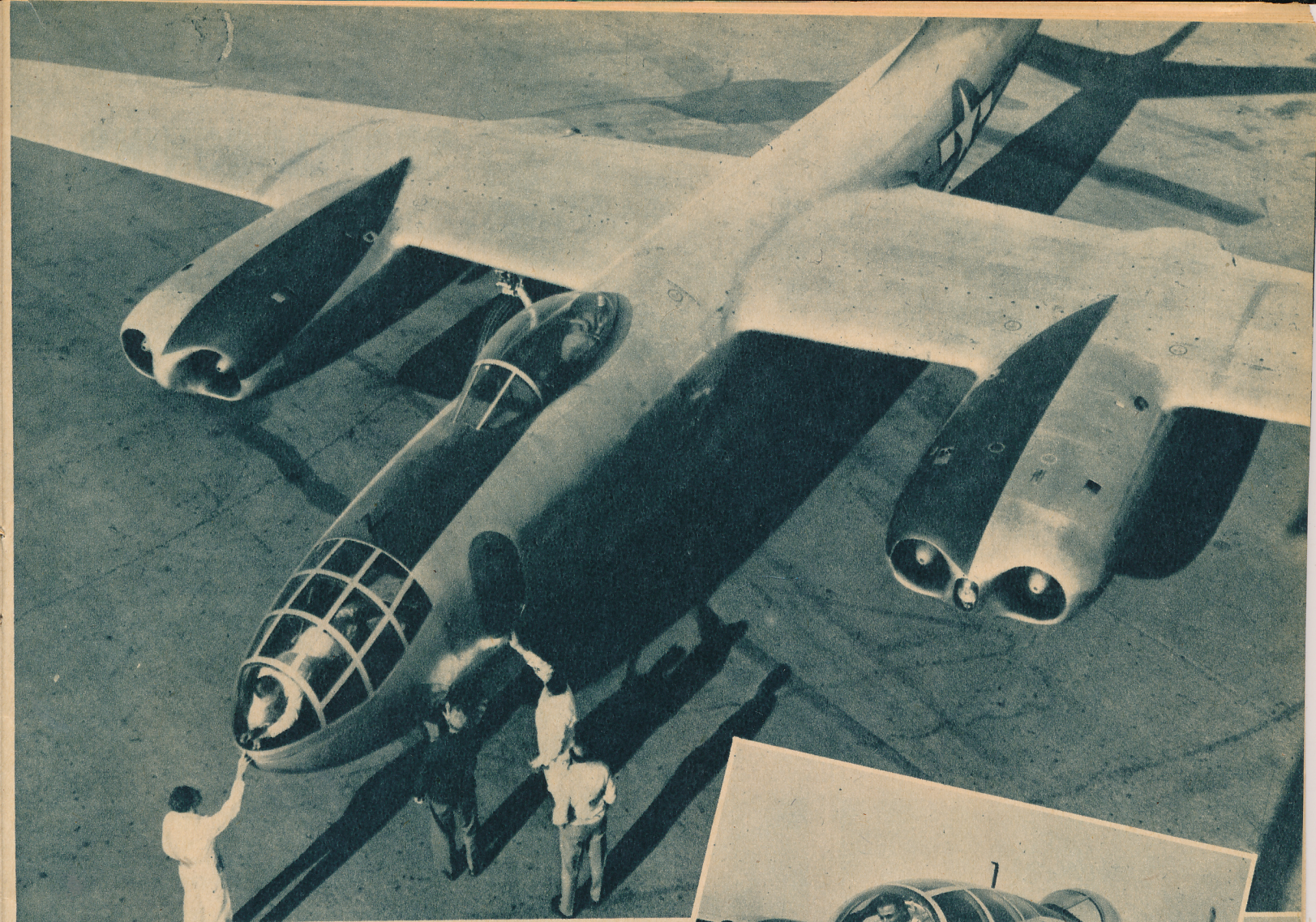
»Javisst gör jag det. Jag sitter inne hos polismester N. N. och spisar frukost. Vi har fått salt torsk och det är mat som jag gillar. När jag kommer hem i morgon skall du få höra hela historien.»

Beson och Åke Söderberg — pilot på Stockholms-Tidningens dåtida »Viking» — träffade vi ofta ute i landsorten under våra turnéer, och trevligare och gladare gossar fick man leta efter. Ibland hände det att Viking inte ville lyfta, hon var nämligen liksom vår maskin på tofflor. Albin brukade då tuffa före och på så vis göra litet vind med propellern. På kvällarna satt vi sen och dryftade dagens vedermödor. Otaliga roliga historier berättades, här en. Det var så att de båda kumpanerna vid ett tillfälle låg nere i Paris å tjänstens vägnar. En kväll när de hade avsmakat den ädla franska druvan och skulle bege sig hem, hade minnet blivit en smula diffust varför Beson såg sig nödsakad avsända ett telegram till tidningen av följande lydelse: »Var bor vi???»

Men det finns även andra slags journalister. Jag minns en ljuvlig högsommarekväll i mitt barndomshem i Dalsland. Jag satt ensam ute

Tiger Moth'en SE-ABG:s saga blev kortvarig, den störtade efter några månader i en sjö i Dalsland. Fru Margit hörde själv kraschen, från vilken Albin dessbättre undkom med endast några blesyrer.

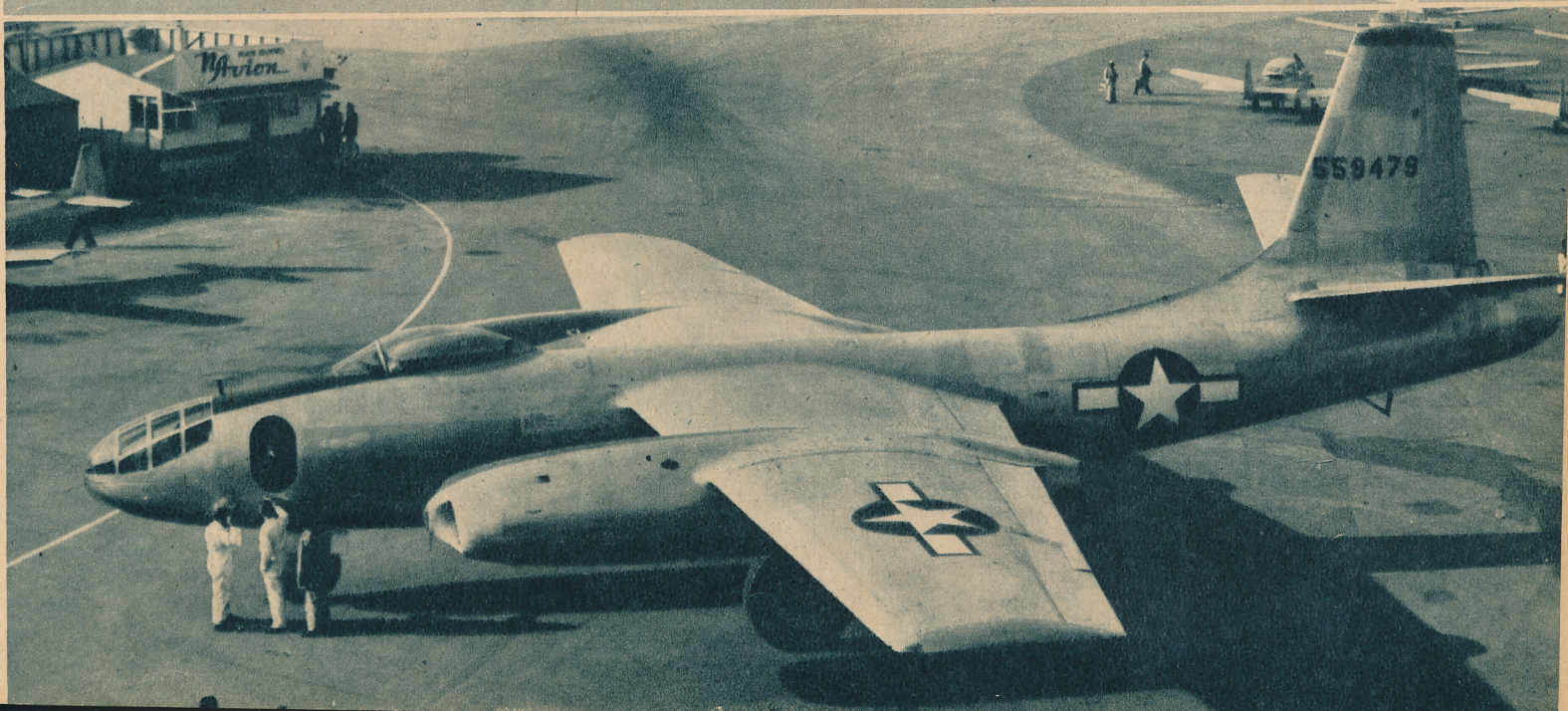
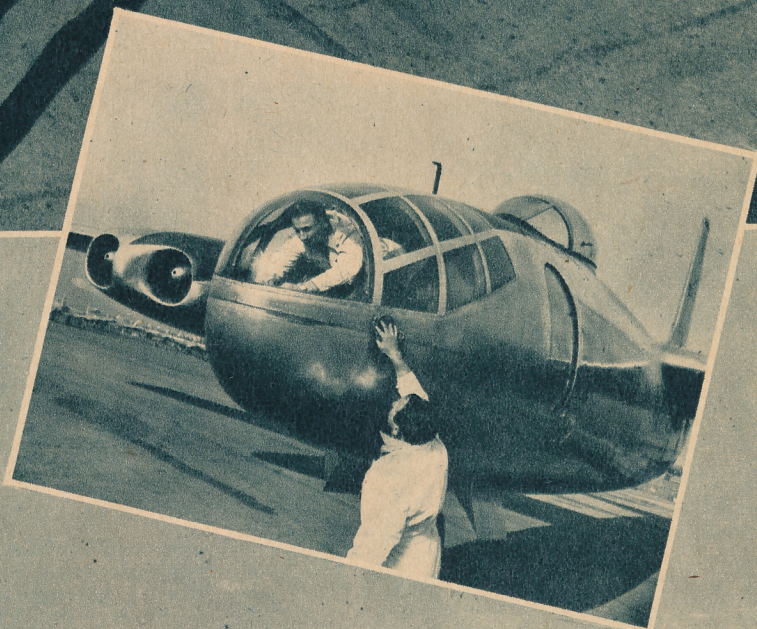




PLANET SOM VANN

North American-fabriken och USA:s första fyrmotoriga reaktionsbombare — XB-45 — provflögs nyligen med mycket gott resultat. 16 dagar senare blev XB-45:ans värsta konkurrent, CONVAIR XB-46, klar för provflygning. Båda fabrikerna påbörjade sina konstruktioner samtidigt men hade inte en avsevärd leveransförsening av reaktionsmotorerna inträffat så hade säkerligen XB-45:ans försprång blivit ännu större. Arméflygvapnets prov med XB-45 utföll så bra att 96 plan omedelbart beställdes.

De fyra reaktionsmotorerna är av den Allison-byggda typen General Electric J-35 (TG-180) med 1 800 kg dragkraft vardera. Spännvidden är 27,19 m, längden 22,58 m och höjden 7,67 m.





T v: F d stridsflygaren i RAF H. E. Tappin (t v) visar på ett modellflygplan roderorganens funktion för Anne Russell från London. — T h: Dawn Gunter får en sista instruktion före sin första ensamflygning.

SKOLUNGDOMEN FLYGER

Flygskolor kommer till i rask takt i England och många gamla stridsflygare ur RAF har ställt sig till förfogande som lärare i civila flygskolor. Utbildningen sker än så länge mest i RAF:s gamla skolflygplan som många flygklubbar fått ta hand om efter kriget. Folk står faktiskt i kö för att få lära sig flyga, särskilt då skolungdomen. I allmänhet tar det 15 flygtimmar eller 20 lektioner för att få certifikat, ford-

ringarna är alltså något lindrigare än i Sverige.

Våra bilder visar några glimtar från Marshalls flygskola i Cambridge, där man förfogar över fyra Tiger Moth'ar, en Auster, en Proctor och en de Havilland Rapide. Sedan i januari har 70 elever tagit flygcertifikat här. Det anmärkningsvärda vid denna skola är att en så stor del av eleverna utgörs av flickor.



Dawn Gunter hoppar ur Moth'en efter en träningsflygning. — Ovan: Efter varje flygning diskuterar man de praktiska erfarenheterna med flygläraren. — Nedan: Anne och Dawn studerar väderleksutsikterna före en flygning.



SKOTTLOSSNING

Över tre kontinenter med
Ahrenbergscub. VI.

Svenskarns flygning från Cypern till den grekiska arkipelagen via Turkiet blev det stora äventyret. I Turkiet tvingades man att gå ner på en ren stubbåker och när man åter skulle lättta ingrepp den turkiska ordningsmakten och sköt skarpt mot Ahrenbergscuben...

Efter en och en halv timme såg vi Cyperns karakteristiska profil höja sig ur havet, passerade Famagusta Bay och satte oss efter en sammanlagd flygtid av två och en halv timme på Nicosias fält, en av de viktigaste baserna under kriget för flygföretag mot Balkan. Det var skönt att återigen bli omhändertagen av RAF och det dröjde heller inte mer än en kvart förrän vi susade in mot staden i bil. Vårt första mål gällde turkiske konsuln. I Cairo hade jag nämligen uppsökt turkiska beskickningen där och efter att ha betalt ett antal pund blivit lovad transitvisering som sedan tio dagar borde vänta oss här. Vi kunde inte flyga direkt till Rhodos utan var tvungna gå till Almaya på Anatolines sydkust för att tanka. Döm om vår häpnad när den lille sirlige diplomaten med beklagande gester



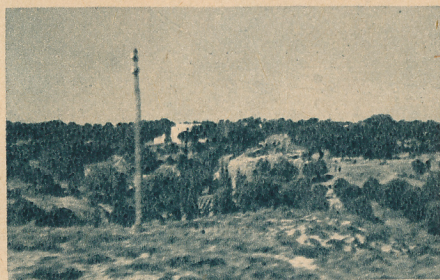
Uppehållet på Cypern utnyttjade Louise Forsell bl a till att ta en ridtur i den sandiga terrängen.

förklarade att han inte kände till någon visering, men om vi betalade tre pund så skulle han ordna saken i en handvändning. Det var en nog så orientalisk handvändning för den skulle ta åtta dar. Då vi tågade från konsulatet fogade vi turkarna till vår svarta lista, de kunde nästan göra egyptierna rangen stridig om första placeringen. Under eftermiddagen passade vi på att bese Nicosia och i stadens vackra omgivningar funderade vi ut en plan för att lösa morgondagens problem. Cypern har en växlande och intressant historia, ön har lytt under Egypten, Assyrien, Persien, Grekland, Rom, Byzans, korsfararna, Venedig, Turkiet, kom 1878 under brittiskt inflytande och blev senare brittisk kronkoloni vilket den alltjämt är. Säkert är dock inte sista bladet i öns växlingsrika historia skrivet. Allt under det vi insöp denna lärdom och besåg det torn där svartsjuka drev Othello till mordet på sin älskade Desdemona mönade en plan som vi ansåg kunde lyckas.

MOT "SKYWITCH"

Nästa morgon var vi tidigt på benen. När vi lämnade öns bergiga kust bakom oss var dagens utsikter följande: vi hade en havsflygning på tre timmar framför oss, nota bene om vi inte fick motvind och i Cairo låg flytvästarna. Vi flög mot en bergig, otillgänglig kust där vi dessutom måste landa osedda och fylla på ur den jerrycan, som ersatt vårt bagage, vilket skulle skickas till Athen. Vi hade blivit varnade för turkarna; om inte alla papper var i ordning, riskerade man att omedelbart åka i fängelse och sen kunde det dröja månader innan legationen fick vetskap om var man fanns.

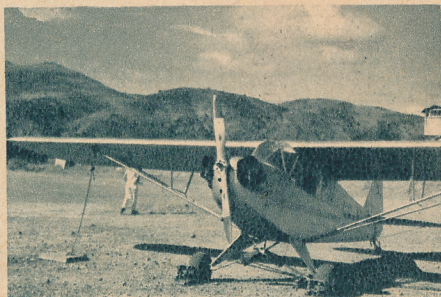
Efter tre timmar närmade vi oss kusten. Inte för att kartan gett oss några större förhoppningar, men verkligheten överträffade om inte dikten så i alla fall kartan. Höga ogästvänliga berg som såg ut att gå



Detta är det minst sagt kullriga fält i Turkiet där svenskarna nödländade och där de sen blev beskjutna när de åter skulle lämna.

rätt upp i himlen och som utan någon som helst övergång stupade rakt ner i havet. Inte en grön plätt, inte en sandremsa! Jag hade bensin för ungefär ytterligare en halvtimme, det räckte inte ens att ta sig fram till Almaya-fältet och duka upp någon historia om felorientering. Vi måste hitta en plätt här i närheten. Tre kilometer västerut hade vi den lilla byn Finneke, där såg det ut att finnas vissa möjligheter, men där fanns folk.

Vi rundade ett utskjutande bergmassiv och innanför det fanns en remsa som gick ner mot havet. Av med gasen, brant sväng mot vinden och sen var det bara att hoppas på det bästa. Folk var i rörelse två kilometer längre bort, så det blev aldrig tid till något landningsvarv. Jag trodde aldrig att »Skywitch» skulle överleva den landningen. Marken bestod av sand och grästuvor, och vilka tuvor — mellan två och fem decimeter höga och stenhårda! Jag satte henne högt för att få kort rullsträcka.



Vid framkomsten till Rhodos fanns det inte mer bensin kvar i »Skywitch» än att det räckte till att fylla en elgarrettändare.

FLYG 11/47

● Carl Gustaf von Rosen lyckades. 31 timmar efter starten från Bromma landade han högst dramatiskt i Addis Abeba. I åskkurar och ösregn och med en och annan solglimt över militärflygfältet gjorde han en bejublad »happy landing» med Saabs serietillverkade SAFIR. Grevinnan Gunvor mötte honom med en jättebukett nejlikor och samtidigt telegraferande svenska beskickningen i Addis till U. D. följande:

● Både SAFIREN liksom Greve von Rosen befinner sig i högönskelig välmåga.

● I pressläggningsögonblicket har det lyckats Flyg att komma i kontakt med Gustaf von Rosen via radiotelefoni. Det är överdrift att påstå att han »hördes bra», men på hans goda humör och hans entusiasm



"HM, sade greven..."

Rekordflög till Addis.

FLYG radiointervjuar Carl Gustaf von Rosen

över planet rädde ingen tvekan. Blygsamt »skyllde» han rekordflygningen på Safiren. »Kalaskärre», skrek den flygande greven, så att radiorören höll på att sprängas av vibrationen.

● Hälsa grabbarna på Saab, var nästa replik »och särskilt Gunnar Rotsman...»

● Sedan blev det störningar i etern och det enda FLYG:s medarbetare kunde uppfatta var:

● »Jag tror de var nervösare än jag för hur det skulle gå... Men det gick som sagt var finfint...»

● »Det stämmer nog att vi var litet 'nervis', säger Saabs public relation manager Arne Krabbe. Att vi är glada över Carl Gustafs flygbragd behöver jag väl inte särskilt understryka. Jag var tillsammans med Carl Gustaf intill startögonblicket och eftersom han visste att jag 'vakat' med pressens representanter sade han en smula deltagande: Nu är du väl trött din stackare. Ja, visst var jag trött och tröttare blev jag när jag satt och väntade på rapporter från flygningen. Efter ett dygn fick vi den uppmuntrande rapporten att Carl Gustaf passerat — Visby. Så småningom fick vi veta att han passerat Wien på idealtid, där emot teg Wadi Halfas radiostation när vi kontaktade dem: där hade ingen flygande greve siktats, när han borde ha passerat för länge sedan. Då sjönk optimismen på Saab åtskilliga grader.

● »Och så... Tre minuter över klockan 19 fick Rotsman telegrammet, att allt hade gått i lås. Vi tyckte att det liksom var för bra för att vara sant och om vi inte hurade högt så gjorde vi det i våra hjärtan.

● Ingenjör Gunnar Rotsman, som så att säga varit med från Safirens födelse och till dess nuvarande version ger på sitt lugna och balanserade sätt följande detaljer till FLYG:

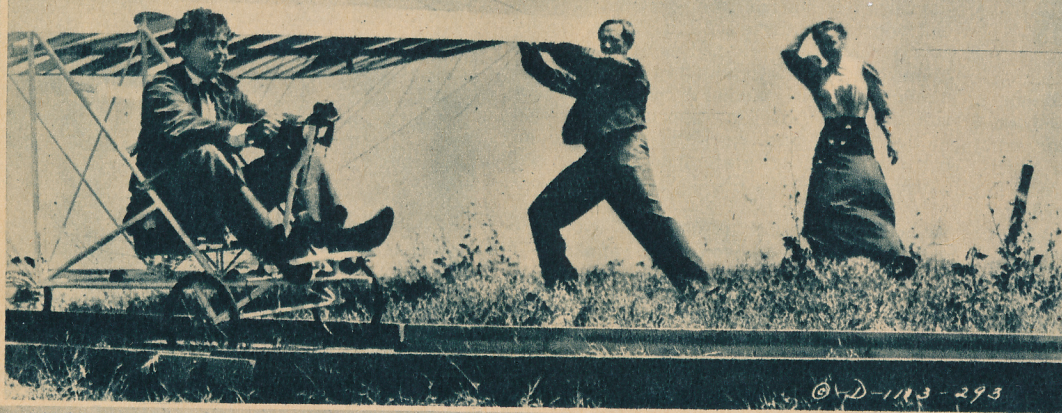
● »von Rosens maskin var en helt vanlig, serietillverkad Safir — med abbessinska vapnet på flygkroppen och vingarna — den enda skillnaden, var att den hade inbyggda extratankar på styrbordssidan i kabinen. Dessutom hade vi utrustat den med s. k. auto-gyro, en kompass vars vakuumrör på utsidan dock »dämpade» farten med 2 till 6 km i timmen, von Rosen hade noga räknat 947 liter flygbensin i tankarna. Motorn var en de Havilland på 147 hästar (Gipsy Major), propellern var av trä — gott 'svenskt virke', som vi brukar säga och jag räknar med att von Rosen bör ha haft något hundratal liter kvar vid landningen.»

● Strax före starten langade den amerikanske flygaren Conradi — berömt flygaress från luftkriget i Pacific — in provianten. Den bestod av några termosflaskor med te, grape fruit juice, corned beef och ananas — det amerikanska flygets specialförfriskningar för långflygningar. Så var ögonblicket inne för tidtagning. Ingenjör Georg Dérantz tog tiden med Aeroklubbens exakta tidtagarur och så pressades von Rosen in i det knappa utrymmet bredvid de plomberade bensintankarna iförd flytväst och fallskärm och med en kopparslant från Karl XII:s tid som »lyckopäng».

● Att den bragte honom lycka bevisade flygarbragden som på 30 timmar och 52 minuter förde honom från Bromma och till militärflygfältet i Addis Abeba. Efter att ha omfamnat sin hustru begav han sig direkt till kejsaren, rapporterade om den lyckliga flygningen och omnämde liksom i förbigående en svår sandstorm som varade från afrikanska kusten till Khartum och det tropiska övader som kejsaren själv hade bevittnat.

● Carl Gustaf von Rosens »lokalkännedom» på sträckan plus den svensktbyggda Safirens flygegenskaper bidrog till att man med fullt fog kan karakterisera prestationen som svenskt — för att inte säga internationellt sportflygs — märkligaste bragd.

T. F.



Världens första startbana tillverkades av John Montgomery på 1880-talet. Här får flygpionjären (i Glenn Fords gestalt) hjälp med starten.

HAN FLÖG FÖRST!

Den verkliga flygpionjären heter John Montgomery och flög redan 1883! Hans flygning har ända tills härom året förblivit så gott som okänd och ingen »flyghistoriker» har nämnt hans namn. Märkligt nog är det nu Hollywood som drar fram bragden — i en film som heter »Den tappres väg» och som får premiär i Sverige inom kort. Mycket arbete har nedlagts på att göra filmen så autentisk som möjligt och sålunda har man bl. a. byggt ett glidflygplan exakt efter Montgomerys ritningar. Under inspelningen bogserades planet upp till 4 800 meters höjd och gjorde en perfekt landning med provflygaren Paul Terntman som förare.

Om hr allvetaren Haglund eller den notoriskt nyfikne magister Knutsson vid en frågesporttävling skulle komma på den »flygsinnade» idén att fråga auditoriet om vem eller vilka, som rätteligen borde anses som flygets verkliga pionjärer, skulle buden sannolikt bli lika skiftande som talrika.

Den klassiskt bildade skulle kanske — inte utan mild ironi — peka på gossen Ikaros, som tyvärr enligt den gamle Ovidius flög högre än vingarna bar. Kanske skulle han i samma andetag för att visa sitt flyghistoriska kunnande erinra om att Leonardo da Vinci efterlämnat utförliga ritningar till ett flertal olika flygplansmodeller. Någon skulle kanske bry sin hjärna med att erinra sig vad den farbror eller de farbröder hette som redan på 1700-talet prövade luftballongen i Paris och därmed skulle inte steget vara långt till vår egen André, Nobile, Graf Zeppelin och Dr Eckener i Friedrichshafen.

Bröderna Wrights insats som de första som fick en »apparat tyngre än luften» att lyfta skulle vinna de kanske flesta rösterna, någon kanske skulle erinra sig Blériot och hans kanalflygning 1909 (med 25 hästars motor och den våldsamma hastigheten av 75 kilometer i timmen). »Gammal stockholmare» skulle dra en lans för gamle flygbaronen och hans uppväxning på Gårdet och med ett språng i tiden skulle man vara framme vid Charles Lindbergh, Byrd, Amelia Earheardt och kanske — i förbigående — vid gamle Albin (still going strong) Ahrenberg.

Men skulle någon överhuvudtaget komma på idén att nämna namnet John C. Montgomery?

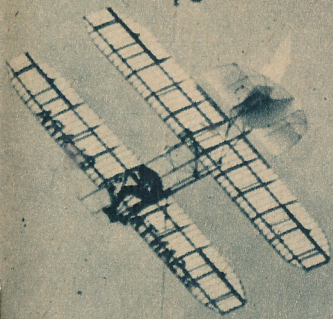
En fråga kan, som Oscar Wilde redan påpekade, aldrig vara indiskret — endast svaret. Det kanske inte ens skulle falla herrar Haglund eller Knutsson in att påpeka, att John C. Montgomery har all rätt att pocka på en plats bland alla de nyss nämnda. John Montgomery var nämligen »före» till och med de legendariska bröderna Wright så tillvida, att han nästan tjuo år före dem — eller 1883 — lyckades utföra en flygning med ett plan av typen »tyngre än luften». Hans flygning var i mer än ett hänseende historisk — det kuriösa är att den tills härom året förblivit så gott som okänd och än kuriösare kan synas vara att det inte var någon för flygutvecklingens historiska fakta mån forskare som drog fram bragden ur glömskans djup utan — Hollywood. Hollywood i detta fallet närmast representerat av mästerrigissören William A. Wallman (bl. a. skapare av »Vingarna» och »Ljuset, som försvann».)

William A. Wallman påstås av en tillfällighet ha snubblat på det faktum att Montgomery bevisligen konstruerade och flög ett aeroplan. Montgomery såges för övrigt ha varit den förste som lanserade denna nu gängse benämning och han blev så fascinerad av historien, som snart bevisades vara sann, att han beslöt att glorifiera mannens insatser i en dramatisk flygfilm, som så tillvida kan sägas vara originell i Hollywoods annaler dels av den anledningen att den ej sysslar med flyget av i dag, dels också av det skälet att den påstås vara sällsynt autentisk.

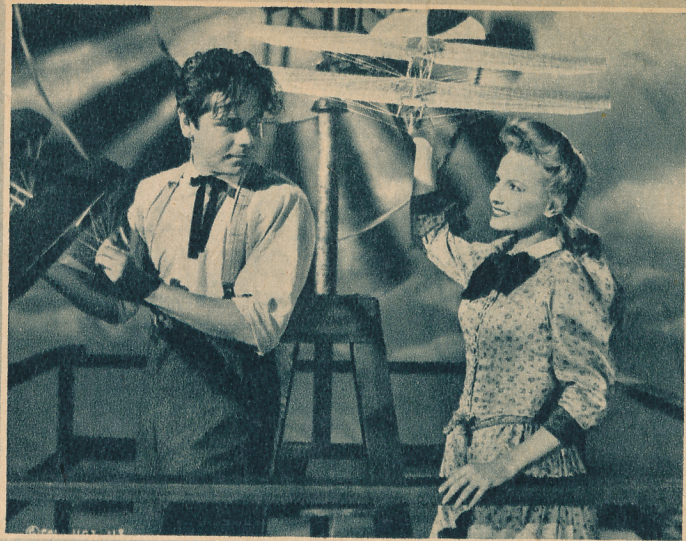
(Forts. på sid. 23.)

Ovan: John Montgomery blev själv förbjuden att flyga på grund av svindelanfall, men här flygplan i höjden med hjälp av en ballong. Den riskfyllda flygplanen har rekonstruerats så gott som helt och en känd amerikansk provflygare gjorde också en perfekt landning med det efter att ha serats upp till 1 800 meters höjd. Bilden t. h. däremot en mindre lyckad landning. — Glenn Ford och Janet Blair diskuterar med rigissören William A. Wallman.





förbjuden att
här går hans
Det histo-
rott sig göra
gare gjorde
att ha bog-
t. h. visar
— Nedan:
ed filmre-



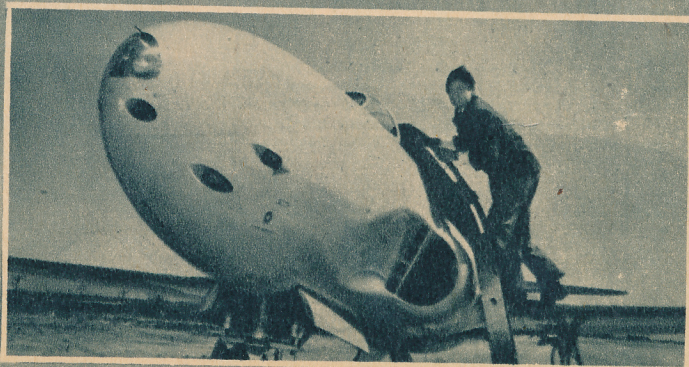
Den första flygaren — John Montgomery — hade stor nytta av modellflygplan då det gällde att studera flygtekniken.

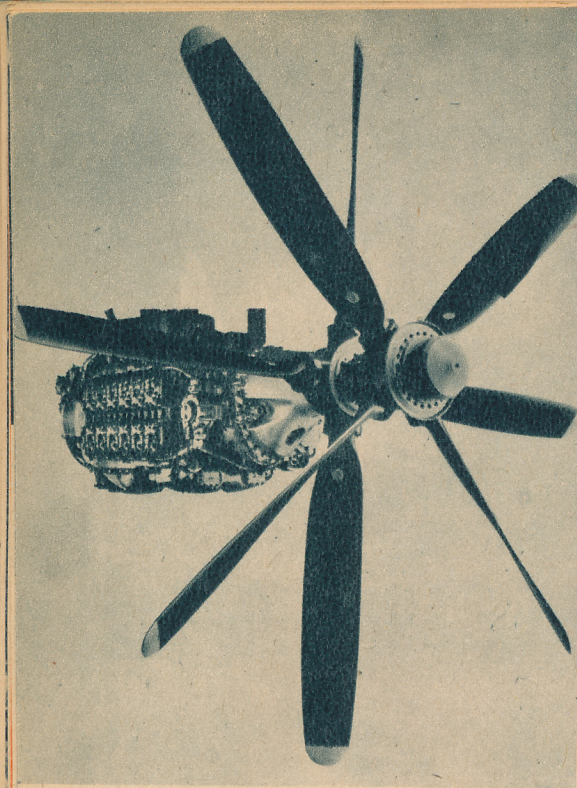


En flygfilm från Hollywood måste givetvis också ha en del ömma scener...



Ovan: Montgomerys flygverkstad. — Nedan: En skarp kontrast till flygningen av anno 1883 är denna Shooting Star.





av 24 dragstänger av högvärdigt stål, vilka är placerade mellan cylindrarna och sträcker sig genom hela motorn. På vevhusets framsida återfinnes växelhuset, vilket trots den komplicerade konstruktionen med två vevaxlar och den stora effekten kunnat hållas anmärkningsvärt litet. Propelleraxeln är ovanligt lång, vilket förmodligen betingas av att få tillräckligt stort avstånd mellan de båda motroterande propellerna för att undvika att dessa störa varandra.

Baksidan av vevhuset domineras helt av kompressorn och dess kylare. »Eagle» är försedd med en tvåväxlad kompressor av radialtyp samt kylare efter varje kompressorsteg. Kompressorväxeln är som vanligt utförd med fjädrande koppling. För att undvika de svårigheter en förgasare av vanlig typ skulle erbjuda vid en motor av denna storlek har man valt att i likhet med tidigare Rolls-Roycekonstruktioner införa bränslet under tryck direkt i luftintaget till

att förhindra fluktuationer i den motorn tillförda kylvätskemängden.

Motorn är synnerligen lättmanövrerad då alla manövrer som befinner sig i strömmande luft eller gasblandning är fulltständigt aerodynamiskt balanserade. Härigenom har direkt manövrering utan omsättning möjliggjorts och servosystem undvikits.

Motoreffekten når med lägsta kompressorväxeln sitt högsta värde 3 500 hk vid en höjd av 825 m. Markeffekten är 3 420 hk. Vid ca 2 500 m höjd får högsta kompressorväxeln användas och effektens toppvärde med denna är 3 150 hk vid höjden 4 300 m. Ovanstående siffror gäller fullgasflygning. Vid mindre gaspådragning är effekten motsvarande lägre på grund av det mindre kompressortrycket. Hittills kända data för motorn är följande:

Längd: 3,44 m. Cylinderdiameter: 137 mm.
Bredd: 1,10 m. Slaglängd: 130 mm.
Höjd: 1,35 m. Slagvolym: 46 liter.
Bränsleförbrukning, vid max-effekt: 1 575 l/t.
Vikt: 1 770 kg. vid marscheffekt: 650 l/t.

Den stora axeleffekten hos Eagle har nödvändiggjort konstruktionen av en speciell propeller för denna motor. Den enda framkomliga vägen att med rimligt varvtal och

ROLLS-ROYCE "EAGLE"

VÄRLDENS STARKASTE FLYGMOTOR

Det engelska flygministeriet har för kort tid sedan låtit en smula på den sekretesslöja bakom vilken hittills alla upplysningar om Rolls-Roycefabrikens senaste nykonstruktion »Eagle» hållits dolda. Det är ett i och för sig intressant tecken att en av de ledande motortillverkningarna i reaktionsdriftens hemland England trots dennas snabba frammarsch under de senaste åren gett sig in på uppgiften att bygga en kolvmotor i 3 500 hk-klassen. Ännu mera intressant blir nyheten emellertid då det samtidigt upplyses att motorn är speciellt avsedd för ett nytt jaktplan, Westland Wyvern. Detta kan endast tydas så att reaktionsmotorns hegemoni som framdrivningsanordning för jaktplan är långt ifrån så fullständig som man kanske tyckt sig finna på senare tid.

Vid konstruktionen av »Eagle» har en rad nya finesser introducerats vid sidan av firmans sedan länge välkända konstruktionsmetoder. För att uppnå den höga litereffekt som fordras för att ta ut en så hög effekt inom en hopträngd konstruktion har firmans fasthållit vid vätskekylningen kombinerad med hög förkompression. I övrigt har man följt den under senare år alltmera markerade tendensen att bygga motorn med ett större antal mindre cylindrar och använda ett högt varvtal. En ytterligare åtgärd att få stor driftsäkerhet trots den höga litereffekten är att införa slidventiler vilket även bidragit till att hålla motorns dimensioner relativt små.

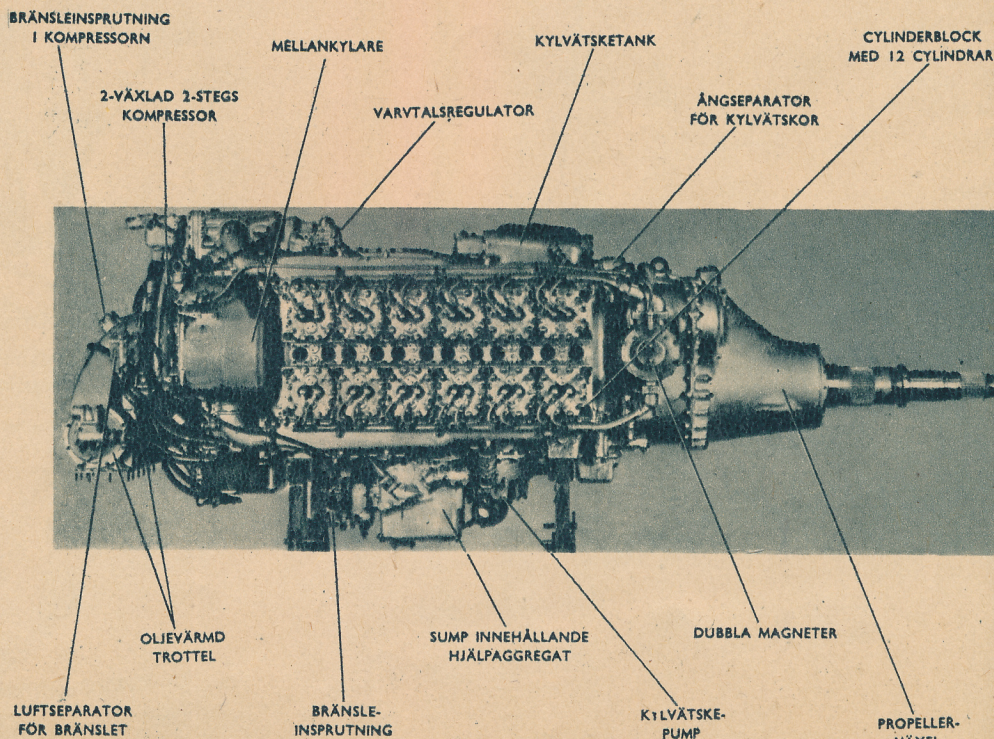
Det genomgående draget hos Eagle är dess synnerligen robusta uppbyggnad. Vevhuset är utfört i två halvor förstärkt med invändiga lister. Cylindrarna är sammanförda i två block, vardera innehållande 12 cylindrar och de båda cylinderblocken och vevhushalvorna pressas samman till en enhet

kompressorn. Blandningen verkställes där efter under strömningen genom kompressorerna. Den tillförda bränslemängden regleras genom förändring av bränslepumpens pumpvolym. I luftintaget är även trotteln placerad. Man har här lagt ner stor omsorg på att erhålla en så aerodynamiskt ren konstruktion som möjligt. Nedslagsrisken har eliminerats genom att trotteln hålls varm genom tillförsel av varm olja från motorn. Trotteln står genom en regulator i förbindelse med en strypventil till kompressorn som sörjer för att ett för varje läge hos gasreglaget lämpligt kompressortryck hålls. Oljesystemet är av konventionell Rolls-Roycetyyp och erbjuder intet nytt. Däremot har speciell omsorg måst nedläggas på konstruktionen av kylsystemet, vilket försetts med ångseparatorer mellan cylinderblocket och kylaren samt en speciell tryckregulator i förening med ett stort utjämningskär för

propellerdiameter kunna absorbera motoreffekten var att utföra propellern som två fyrbladiga motroterande propellrar. Med en dylik propellerkonstruktion elimineras även till största delen förlusterna genom slipströmmens rotation, varför man kan räkna med acceptabel propellerverkningsgrad även vid höga flyghastigheter. En ytterligare fördel är försvinnandet av gyrokrafter och vridmoment på flygplanet.

Propellern är byggd av den kända firmen Rotol Limited och utförd som konstant speedpropeller. Omställningen av bladen sker på hydraulisk väg. Hydraulcylindern är fäst framför den främre propellern och omställningskraften överföres från den rörliga cylindern via ett länksystem till bladen. Överföringen av omställningskraften från den främre till den bakre propellern sker med hjälp av ett axialkullager.

Ake Anderberg.



Överst t v: Rolls-Royces Eagle med en specialkonstruerad åttabladdig Rotol-propeller
elakonstruerad åttabladdig Rotol-propeller har nu installerats i det nya engelska marinjaktplanet Westland Wyvern. — T h: Eagle sedd från höger.

Flyktigt sett...

● MED EN MEDELHASTIGHET av 611 km/t har en DC-6:a satt nytt rekord vid American Airlines invigningstur Chicago-New York, då planet tillrygggalade den 1126 km långa sträckan på 1 timme och 51 minuter.

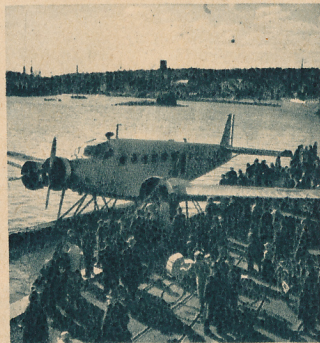
● STOCKHOLM får till sommaren besök av Martin-fabrikens två nya trafikflygplan Martin 202 och 303. Hur man skall hinna med att få över den ännu inte provflugna 303:an, dvs en version av 202 med övertrycks-kabin och avgasturbiner, förmåler inte ryktet.

● ARTON GÅNGER JORDEN RUNT under första kvartalet 1947 — är en av de intressanta uppgifter man får ut av Scandinavian Airlines Systems statistik för de tre första månaderna i år. Trots att månaderna januari och februari ur flygsynpunkt är mycket dåliga har den genomsnittliga lastfaktorn på SAS' flyglinjer varit inte mindre än 70 procent. Under samma period har 1792 passagerare — en ökning med 15 procent mot föregående kvartal — 33 ton post och 70 ton gods har flugits över Atlanten i båda riktningarna. Ett kurlöst faktum är att vikten av bagaget, som passagerarna västerut för med sig i genomsnitt är 22,9 kg per person medan passagerarna på väg till Skandinavien i genomsnitt har 34,3 kg bagage med sig hem. Det är tydligen resultatet av härjningarna i New Yorks butiker.

● ETT GOTT INITIATIV har tagits av chefen för Blekinge flygflottilj, överstelöjtnant T. Rapp, som i sommar låter flottiljens 20 man starka musikkår under ledning av musikdirektör C. G. Ellström resa runt på arbetsplatser i Blekinge och ge konserter för arbetarna under deras raster.

XHRP-1 är en ny helikopter från Piasecki och skall ingå i den amerikanska flottan. Styrkan hos motorn — en Pratt & Whitney R-1340 — framgår av bilden. Placerar man lasten invändigt kan man komma upp i en hastighet av ca 160 km/t — med åtta passagerare.

● BESÄTTNINGEN på ABA:s fraktflygplan till Abadan i Persien är synnerligen väl beväpnad med tanke på att dåligt väder kan tvinga till landning på obskyra platser i de öde ökenlandskap man passerar på vägen. Risker att ABA-männen blir invecklade i eldstrider med pittoreska infödingar torde dock vara försvinnande liten.



● ALBIN AHRENBERG har börjat sin 20:e rundflygningssäsong som helt kommer att gå i sjöflygets tecken. Landsortspremiär med Ju 52:an på flottörer blev det härom söndagen i Oskarshamn där stan giek man ur huse vid Ahrenbergs improviserade besök.

● I MITTEN AV JULI planerar ABA att på prov sätta in Saabs nya trafikflygplan Scandia i fraktflygtjänst. Scandia kommer att stå till ABA:s disposition under två månaders tid.

● SYDSVENSKA DAGBLADET SNÄLLPOSTEN utkom nyligen med ett flygnummer som är värt att uppmärksammas. För att höja intresset för flyget inom sitt spridningsområde har SDS samtidigt uppsatt ett flygstipendium på 1500 kr att årligen utdelas till lämplig person vilken utses av en stipendienämnd på fyra personer, nämligen redaktörerna Christer Wahlgren och Carl Rosencrantz. SDS, generalmajor Åge Lundström och överste I. Nygren. Vilka tidningar följer efter?

Norskt och svenskt

● ARETS FLYGOFFICERSEXAMEN i Uppsala blev ett nordiskt evenemang, då åtta norska kadetter för första gången utexaminerades samtidigt med 44 svenska. De norska flygarna hade tidigare fått flyg- och officersutbildning i Kanada och England och hade huvudsakligen flugit Spitfire innan de kom till Uppsala. Här hade de nu emellertid fått en noggrannare avslipning av sina kunskaper än den givetvis rätt forcerade utbildning de varit med om under kriget. Stabschefen i norska luftförsvaret, överste Bull, deklarerade också sin uppskattning av kursen, och från norskt håll är man intresserad av liknande samordnad utbildning även i fortsättningen.

För första gången blev en av kadetterna löjtnant efter examen, nämligen A. J. Kahlin från Sundsvall vilken gått den långa vägen liksom E. B. Bengtsson, Asarum. Kahlin fick dessutom premium som bäste idrottsman. Etta blev K. J. Hagerström, Hässelholm, och fru Hagbergs minnesgåva till en sann flygare och god kamrat gick till kadett O. L. B. Hartman. Etta bland normännen var I. L. Klevan, Holmestrand.

De nya flygofficerarna: K. J. Hagerström (med placering vid F 3), S. S. Jagaeus (F 4), O. Haage (F 8), T. L. Tuveson (F 11), K.-E. Fernander (F 12), O. A. Vikström (F 4), O. L. B. Hartman (F 1), B. A. O. Nilson (F 9), B. A. Lehander (F 6), J. E. R. Jägerstedt (F 17), I. R. Segersten (F 8), S.-O. Stensson Frösell (F 2), F. E. Crona (F 16), L. B. M. Junggren (F 7), T. C. V. Persson (F 15), B. E. G. Andersson (F 2), B. H. P. Hagelborg (F 10), K.-G. Sundgren (F 14), S. A. Dalsjö (F 13), C. B. G. von Koch (F 16), B. G. Blom (F 17), N. H. Böhme (F 15), B. H. Blomgren (F 12), S. P. R. Harling (F 13), K. B. I. Telning (F 13), N. G. F. Börjesson (F 1), S. O. Strömberg (F 7), A. H. C. Carlsson (F 11), G. B. Asklöf (F 1), S. V. T. Brostrand (F 6), L. Wikmark (F 2), G. B. Anlin (F 17), H. D. Raab (F 3), E. H. J. Rebeling (F 10), E. B. Bengtsson (F 17), K.-E. Tyrilng (F 2), H. L. Lagerström (F 15), K. E. Eriksson von Heiland (F 18), S. G. R. Preutz (F 8), A. L. Lithén (F 1), R. G. V. Torblörnson (F 14), C. T. H. R. Printzsköld (F 3).

Flera av de mindre flygbolagen har skaffat uniformer för sin personal. Här visar Hasse Ståhlfors hur T-flygs kavalj är skuren.



Ovan: Som etta vid aspirantexamen på Ljungbyhed utgick aspirant Järnström. — Nedan: Två »etter» till. Vid flygofficersexamen i Uppsala var bäste norske kadetten Ingelf Klevan och bäste svenske Kurt Hagerström.



Syrgasmasken kan användas som »dykardräkt» vid en eventuell nödlandning på vatten. Försöket demonstrerades vid officersexamen på kadettskolan i Uppsala och nedan ses en kadett på väg ner i den specialbyggda atrappen, som konstruerats av löjtnant Edman.



BOMBER HARRIS SER PÅ LUFTKRIGET:

BOMBFLYGET BANAR VÄG FÖR INVASIONEN

När de båda motståndarna samlade sina arméer till slag efter den allierade landstigningen blev det uppenbart hur framgångsrik vår tremånadersoffensiv mot järnvägsnätet i nordvästra Europa varit. De allierade kunde hela tiden behålla initiativet. Men om järnvägarna hade fungerat normalt skulle aldrig vare sig den konstgjorda urskeppningshamnen eller den ytterst rikhaltiga urskeppningsmaterielen kunnat uppväga de oerhörda fördelar fienden skulle ha haft genom ett trafikdugligt järnvägsnät och sina säkra förbindelser med inlandet.

Nu tog det flera dagar för fienden att transportera trupper genom eller runt Paris, och som en följd av våra bombanfall mot järnvägslinjerna innanför landstigningsområdet fann han sina mot slagfältet ledande förbindelser avbrutna redan på stort avstånd därifrån.

Efter kriget intygade snart sagt varje tysk officer som kände till förhållandena, att den huvudsakliga anledningen till att invasionen lyckades var bombningen av järnvägarna i nordvästra Europa. Här återges några tyska uttalanden:

»Utan er bombning av våra förbindelser och transportmedel, utan ert effektiva flygskydd av de landstignande trupperna skulle era överskeppningsfarkoster blivit sänkta eller tvingade att återvända, och invasionen skulle ha blivit ett ödesdigert misslyckande.»

»Vi hade 40 fördelningar som strategisk reserv i Frankrike. Era effektiva bombanfall omöjliggjorde en hastig förflyttning av dessa trupper, om de alls kunde förflyttas.»

»Ni kunde utan tvivel ha landstigit, men det är högeligen tvivelaktigt att ni skulle ha kunnat hålla er kvar inom landstigningsområdet, om icke vårt transportsystem hade blivit förstört.»

Bombningen av de tyska kommunikationerna var emellertid ingalunda vår enda uppgift.

Några få dagar efter landstigningen fick vi order att delta i en offensiv på lång sikt mot de tyska anläggningarna för framställning av syntetisk bensin. Och så fort den första V-bomben avfyrats fick vi som förstahandsmål att nedkämpa utskjutningsstationerna och bombförråden i Pas de Calais.

Dessutom fick vi som närmaste uppgift att förstöra fiendens stora flotta av motor- och torpedbåtar och andra smärre fartyg i Kanalen, vilka marinen ansåg utgöra ett ytterst allvarligt hot mot invasionsarméns förbindelser till sjöss.

Jag beslöt genast att insätta mina bombförband i stor skala både i daganfall under jakeskort och i nattanfall.

Inom 24 timmar förlorade fienden alla medel att allvarligt hota våra konvojer till Normandie. I Le Havre sänktes eller skadades snart sagt alla fartyg i dockorna, inalles över 60, och i Boulogne sänktes 28

fartyg och ytterligare ett stort antal skadades. Sammanlagt sattes omkring 130 krigs- och hjälpfartyg ur brukbart skick, vilket i själva verket var fiendens hela flotta i Kanalen av lätta sjöstridskrafter.

Bombflyget beordrades också att direkt ingripa i striderna i Normandie.

Den 30 juni fick vi veta att tyska 2. och 9. pansarfördelningarna framdrogs genom Villers Bocage för att insättas till anfall. Bombflyget gjorde ett daganfall och fällde 1 100 ton bomber med resultat att pansarfördelningarna måste inställa det planerade anslaget.

I juli användes för första gången stridskrafter ur *Bomber Command* för att direkt förbereda ett anfall av våra lantstridskrafter. Vid Caen, det tyska försvarets nyckelställning, stod 1. kanadensiska och 2. brittiska arméerna i hårda anfallsstrider men kunde göra endast obetydliga framsteg mot de starka tyska ställningarna. Bombflyget beordrades anfalla dessa ställningar, vilket skedde i ett daganfall den 7 juli. Under 40 minuter fälldes 2 350 ton sprängbomber.

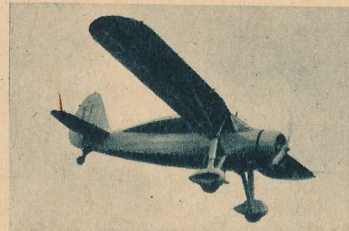
Efteråt fick vi av fienden en fullständig redogörelse för den verkan detta anfall haft på de tyska trupperna. Det framgick härav att de direkta förlusterna var jämförelsevis små, men att den moraliska verkan var nedbrytande. Officerare i den tyske överbefälhavaren von Rundstedts stab beskrev »den förfärande orörligheten på slagfältet» som följde av vad de kallade vår bombmatta. »Trupperna kunde icke förflytta sig... transportväsendet bröt samman, artilleri och pansarvärn sattes ur strid, och stridsvagnarna hejdades i bombkratrar eller av högar av grus och spillror.»

Efter ett dylikt anfall inrapporterades att en hel fördelning var utan livsmedel i 24 timmar.

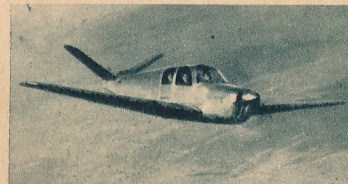
Vid Caen berövades fienden för en tid sin anfallskraft, men olyckligtvis utnyttjade inte armén det gynnsamma läget, och våra pansarförband ryckte inte fram förrän den 8 juli. Tyskarna uppgav efteråt att utvecklingen här skulle ha blivit helt annorlunda, om våra trupper visat »tillräckligt initiativ att rycka fram i samband med bombningen». När vårt pansar 24 timmar senare gick till anfall, togs det första anfalls målet nära nog utan strid — fienden i de främsta linjerna var ännu i fullständig förvirring. Men efter denna första framgång avbröt pansarförbanden sin framryckning.

Kort därpå gav officerare i det allierade högkvarteret uttryck för uppfattningen, att eftersom armén icke syntes kunna utnyttja fördelarna av vår taktiska bombning skulle våra tunga bombare göra större nytta genom att återuppta anfallet mot den tyska krigsindustrin och de »flaskhalsar» som kunde upptäckas i tillverkningen och tran-

(Forts. på sid. 28.)



Fast eller infällbart landställ?



Under mer än tio års tid har diskussionens vågor gått höga kring det fasta landställets vara eller icke vara på sportflygplan. Många sportflygare föredrar det lättare och fasta stället och anser att ett infällbart ställ onödigt mycket fördröjar och ökar vikten på flygplanet. Uppfattning står emellertid mot uppfattning och man börjar alltmer bli av den åsikten att det infällbara landstället får allt fler och fler anhängare. Dels ger ett infällbart ställ bättre flygegenskaper och fart och dels ökad säkerhet vid nödlandning. Enligt flygplankonstruktörerna är också ökningen av vikten samt merkostnaden för ett infällbart landställ relativt obetydlig. Den amerikanska tidskriften »Skyways» har roat sig med att låta två flygare, en anhängare av det fasta landstället och en som föredrar infällbart ställ, motivera sina åsikter.

Den som framlägger sina argument till förmån för det fasta stället är kapten Gilbert Paust, flyglärare i Civil Air Patrol:

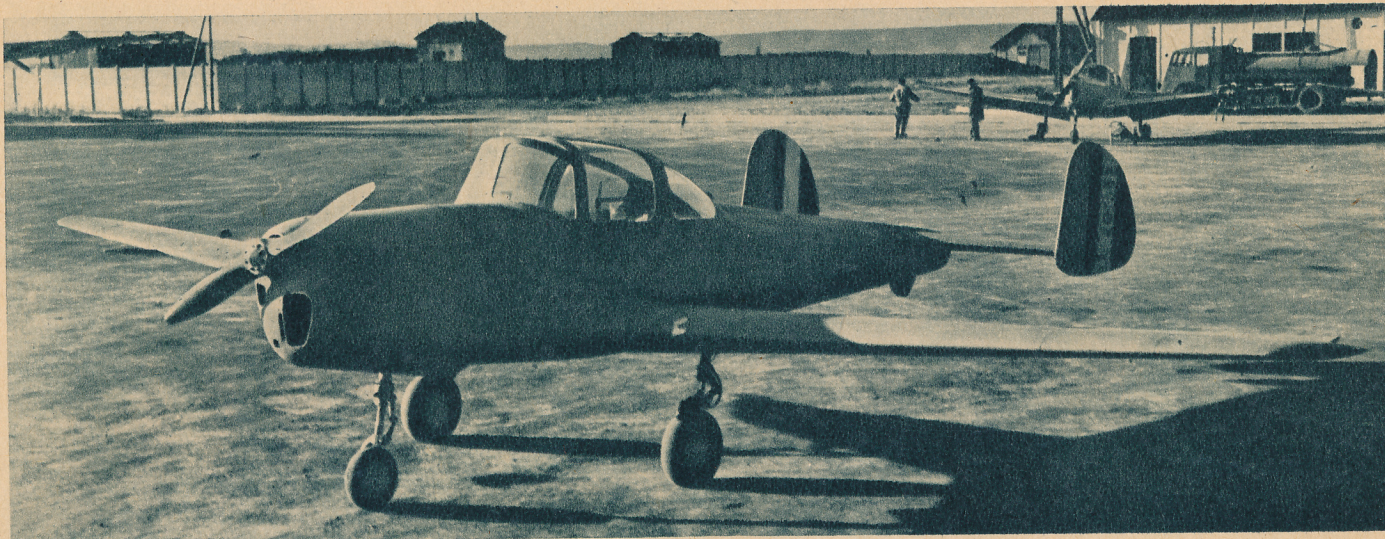
Jag erkänner att jag på sätt och vis är »komprometterad» på grund av att mitt eget plan är utrustat med fast ställ men jag har inte desto mindre flugit en hel del typer med infällbart landställ. Naturligtvis har varje typ sina ljusa sidor och naturligtvis tycker varje entusiast att hans argument är de bästa. För det första betyder ett fast ställ färre saker att hålla reda på för piloten och eftersom flygplanägaren-piloten vanligen flyger för sitt nöjes skull får man anta att ju mindre saker som finns att hålla reda på desto mer får han ut av själva flygningen. Tillverkarna som alltid strävat efter förenkling i fråga om konstruktion och flygning känner tydligen också på sig att det infällbara landstället är lämpligast för de mera erfarna flygarna. Lätt förresten märkte till vilka typer som utrustas med denna finess. Det är huvudsakligen snabbare, mer avancerade typer eller militära plan.

Det påstås att ett utfällt ställ avsevärt drar ner planetas fart. Till en viss grad är detta sant, men om inte planet är konstruerat speciellt med tanke på extrema farter, är inte denna fartminskning så stor att privatflygaren i allmänhet skulle anse den betydelsefull. Det är möjligt att f d militärflygare föredrar ett infällbart ställ men för denna kategori är det hela ju en ren rutin-sak.

Nu invänder kanske någon: »Ska det vara så svårt att komma ihåg att fälla ut stället när man går in för landning, när det finns signallampor, ljudsignaler, rödmålade spakar osv?» Men då invänder jag: Glöm inte bort historien om eleven som sågs komma in för landning med infällt ställ. »Tornet» skränade allt vad det orkade att han skulle fälla ut stället men han bara »seglade» på, rakt fram. När man sedan frågade honom om han inte hade hört när »tornet» tillhållit honom att fälla ned stället, svarade han: »Jag skulle ha gjort det om det inte varit ett så förbannat tutande rakt i öronen på mig!» Det kunde ha hänt vem som helst.

Ett infällbart ställ, antingen manuellt eller mekaniskt manövrerat, kräver en ganska omfattande apparatur för in- och utfällning. För min del föredrar jag enklast möjliga utrustning kombinerad med bästa möjliga prestanda och säkerhet. Begreppet »underhåll» betyder ganska mycket för ägare av sportplan med infällbart landställ. Noggrann

(Forts. på sid. 5.)

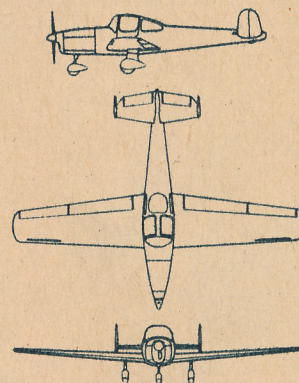


MAX HOLSTE MH 52E

MH 52E är det första civila tvåsitsiga franska sportplan som nått serieproduktionsstadiet efter kriget. Flygplanet är i första hand avsett för skolbruk men bland de första beställarna var ett franskt taxi-flygbolag som köpte ett tiotal exemplar. Flygplanet har provats med en mängd olika motortyper men det ser ut som om man på serieversionen fastnat för Potez 4D som ger 150 hk effekt och driver en fast tvåbladig träpropeller av Regy-typ. Byggnadssättet är helmetall med fast nosställ. Planet är försett med dubbelkommando och är tillåtet för avancerad flygning. Den max tillåtna dykhastigheten är 400 km/t. MH 52 till-

verkas av S. A. Avions Max Holste, 63, Avenue des Champs-Élysées, Paris VII^e. Denna firma har ytterligare ett plan — en tvåmotorig fyrsitsare kallad MH 60 — på experimentstadiet.

Följande data och prestanda har offentliggjorts för MH 52: spännvidd 9,77 m, längd 7,15 m, höjd 2,17 m, vingyta 14 m², tomvikt 640 kg, flygvikt 870 kg, vingbelastning 62 kg/m², effektbelastning 5,8 kg/hk, toppfart 230 km/t, marschfart 210 km/t, landningsfart 75 km/t, stighastighet vid marken 4,5 m/sek och flygsträcka 600 km.



FLYG frågar svenskar:

HUR KÄNNES DET ATT FLYGA METEOREN?

Ett skarpt vislande, ett dån och ett buler som från en avlägsen åska... Ungefär så lät det när Glosterfabrikens provflygare, den gamle RAF-kämpen »Digger» Coates-Predy, visade vad Meteoren duger till vid en uppvisning på Bromma. Med en nästan retfull lätthet hanterade han det rödlackerade fartvidundret, svepte med hisnande fart på »lingonhöjd» över fältet, rollade, vertikalsvängde och hade sig medan åskådarna med andan i halsen följde den imponerande uppvisningen. Piloten beklagade bara att han på grund av det ogynnsamma vädet inte kunde »dra på» riktigt ordentligt utan var tvungen att hålla farten på »endast» något över 700 km/t! Uppvisningen räckte dock mer än väl för att ge en uppfattning om vilket fruktansvärt krigsinstrument denna Glosterskapelse är.

Meteoren provflögs även av representanter för Flygvapnet och fick därvid mycket gott betyg. — Trots sin snabbhet och stora flygvikt är planet mycket lätt på roden och reagerar snabbt för minsta roderutslag, tyckte major Lennart Peyron som var en av dem som fick »känna på» Meteoren. Planet är lätt att starta och landa och stabiliteten även vid de låga landningsfarterna är mycket god. Planhastigheten är ca 200 km/t och sättningshastigheten 180 km/t, såvida man nu kan tala om någon sättningshastighet för flygplan med noshjulställ. Det enda jag inte

tyckte var särdeles lyckat var placeringen av instrumenten. Trots att de är ganska få till antalet ligger de rätt spridda och är lite svåra att överblicka. Jämfört med Vampire är Meteoren snabbare och stiger bättre, men den har sämre vändbarhet.

Meteorens lämplighet för svenska förhållanden? Gloster Meteor är utan tvekan ett mycket bra jaktplan men gäller det våra speciella förhållanden kan den nog inte konkurrera med Vampire. Orsakerna härtill är många, den mest vägande faktorn är Vampires betydligt enklare motorutrustning.

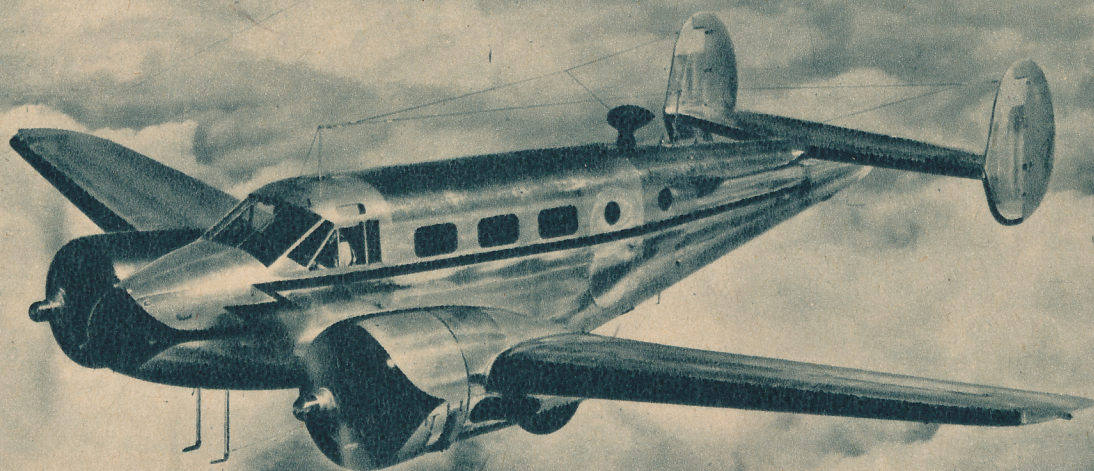
Även kapten Ake Sundqvist på FC var mycket imponerad av Meteorens goda flygegenskaper. — Planet är förbluffande lättfluguet och har samma utomordentliga roderharmoni genom hela hastighetsområdet, är hans huvudintryck av Meteoren. Det som mest imponerade på mig var emellertid att man absolut inte hade någon känsla av att flyga ett tvåmotorigt flygplan, vilket troligen berodde på att motorerna sitter så nära varandra. I motsats till vad man väntar sig av ett så pass avancerat flygplan har Meteoren mycket god stabilitet och jag kunde inte märka några som helst »nycker» hos den. »Snäll» skulle vara det rätta uttrycket för planet flygegenskaper. Att det sedan var så kytigt väder att det kändes som att åka med tomma cykeldäck på en kullerstensgata hör ju inte hit. Hastigheten var

Klipp här!

ungefär 800 km/t. Av de talrika intressanta tekniska detaljerna skulle jag särskilt vilja nämna de effektiva dykbromsarna. Vid flygning med bromsarna i utfällt läge kan man inte märka varken skakningar eller andra rubbningar i stabiliteten vilket förekommer på en del andra flygplantyper. Planet behöver f. ö. heller aldrig någon omtrimning i luften.

Meteoren hade lockat ut mycket folk till den första demonstrationsflygningen i Sverige, vilken skedde på Bromma.





Modern gruvtransport behöver Beechcraft

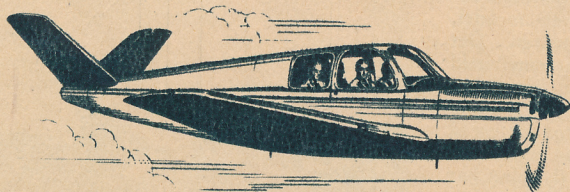


En gammalmodig gruva i Andernas bergskedja har moderniserats på 425 timmar — helt och hållet med flygets hjälp. Att ha fraktat utrustningen på land skulle ha krävt 7 300 mulor och fem veckors besvärlig marsch genom en oländig djungel!

Liknande »mirakel» kan också åstadkommas när det gäller transport av tekniker och annat gruvfolk. Den restid som på detta sätt kan inbesparas är snarare att räkna i veckor än i dagar. Vad det gäller den ekonomiska sidan av saken torde det inte råda något tvivel om att flygtransporten kommer att innebära något av en revolution när det gäller gruvtransporter.

Beechcraft Executive Transport är ett modernt konstruerat

tvåmotorigt helmetallplan, vars marschfart överstiger 320 km/tim och som rymmer upp till nio passagerare. Flygplanets behagliga och komfortabla inredning håller tröttheten borta och när passageraren når sitt mål kan han med friska tag gripa sig an det väntande arbetet. En 60 mil lång rundresa med en hel dags arbete är en lika lätt sak för detta flygplan som för dess passagerare.



Beechcraft Bonanza är byggd för affärsmän

- Fyra bekväma sittplatser
- Uppvärmd ljudisolerad kabin; ljuddämpad motor
- 275 km/tim marschfart; 1 200 km flygsträcka

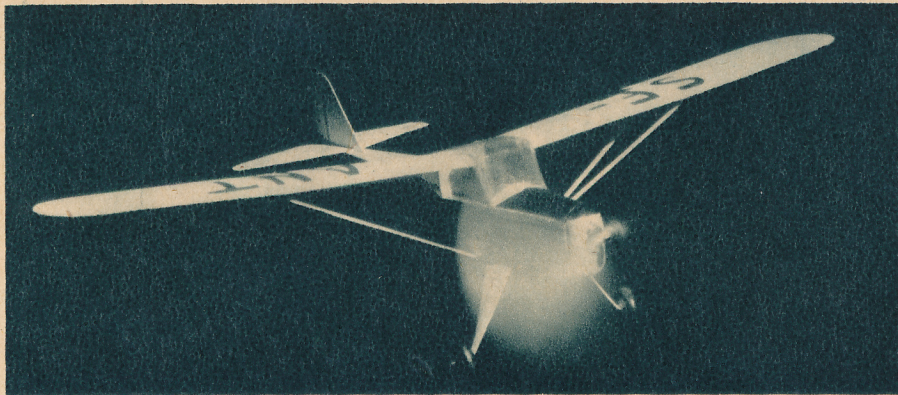
FIRMAFLYG • FRAKTFLYG
TRAFIKFLYG • TURISTFLYG

Beech Aircraft

CORPORATION



WICHITA, KANSAS, U. S. A.



Austern här ovan är byggd och konstruerad av ingenjör S. Isaacson och representerar en ny intressant typ av flygande skalamodeller. Den är byggd av tunna balsaflock och konstruktionen är mycket enkel. Planet kan användas för nästan vad slags flygning som helst, inomhus, utomhus, markstart, långsamflygning med nedfällida klaffar och framför allt: den kan även flygas i linan! Man gör då fast Austern i en sytråd, fäst i ett stift eller en pinne från golvet runt vilken den kan starta på fullvarv, flyga full tid och landa vackert. En trevlig sak.

HAN FLÖG FÖRST

Forts. fr. sid. 16.

Att »flyghistorikerna» förbigått Montgomerys pionjärflygning 1883 förklaras bero på i första hand John Montgomery själv. Han var en sällsynt blygsam man (född omkring 1800) och sedermera biträdande docent i fysik i universitetet Santa Clara utanför San Francisco. Redan vid mycket unga år blev han flygbiten och började rita olika modeller, vid 19 års ålder började han omsätta sina flygtekniska teorier i praktiken och 1883 gjorde han på en liten plats som heter Otay Mesa och som ligger någon svensk mil söder om San Diego och strax norr om mexikanska gränsen sin första soloflygning med ett plan »tyngre än luften». Att flygningen ej förr än nu fått större publicitet tillskrives flera omständigheter. Den flygsinnade John Montgomerys fader var allmän åklagare i trakten (district attorney), var politiskt intresserad och ansåg liksom trakten för övrigt att Johnnys i dubbel mening högtflygande planer bottnade i att pojken troligen var en smula »vrickad».

Den gamle åklagaren ansåg det vara föga smickrande att ha en son med dessa beklagliga tendenser och flygningen kom därför endast att bevitnas av ett fåtal, bland annat av en äldre broder, som ännu är i livet, hans käresta och sedermera hustru samt av några goda vänner. En förutsättningslös undersökning härom året har bevisat att flygningen verkligen ägt rum, den skall också hugfästas av ett stort monument på platsen, där den skedde, likaledes kommer Santa Clara-universitetet hedra sin bortgångne docent med ett liknande äreminne.

En kritisk granskning av hans »bragd» lämnar följande faktum, att han under alla förhållanden tycks ha varit världens förste segelflygare och världens förste flygplanskonstruktör som uppnått ett praktiskt resultat i luften. Någon motor hade alltså hans »aeroplan» inte utan han lät lyfta sig upp med tillhjälp av en ballong till något över 200 meters höjd varefter han frigjorde sig från ballongen och med hjälp av luftströmmarna höll sig svävande under några minuter och landade välbehållen några hundratal meter från startplatsen. Av hänsyn till fadern hölls flygningen hemlig.

Sitt »aeroplan» hade han gjort för hand med hjälp av den nyssnämnda brodern och några vänner. Han fortsätter med sina experiment, men eftersom han måste tänka på att skaffa sig ett uppehåll accepterar han en biträdande docentur vid Santa Clara-universitetet, där han röner större förståelse för sitt flygintresse än i Otay Mesa. Han får en egen verkstad till sitt förfogande och gör flygmodeller på löpande band. Av en läkare får han dock det för honom själv ytterst nedslående beskedet att han lider av en nedvärd eller förvärvat hjärtsjukdom, som predisponerar honom för svindel- och svimningsanfall, varför han bestämt tillrättades att hålla sig på terra firma. Han lärer sig då med en viss Dan Mahoney, en känd fallskärmschoppare, som är villig att utföra en flygning med det plan, som Montgomery just fått färdigt.

1905 låter sig Mahoney också bogseras upp till hela 1200 meter i Santa Clara och kretsar under tjugotvå minuter beundrad av en ofantlig folkmängd över universitetsstaden, innan han gör en »happy landing». Så långt tycks historiska fakta vara möjliga att kontrollera ur nu tillgängliga källor. Det är möjligt att regissören och manuskriptförfattaren av dramatiska skäl romantiserat och »spetsat till» fortsättningen, även om autenticiteten garanteras. Enligt filmen försöker den unge fysikdocenten att mynta ut sina erfarenheter genom att ge offentliga uppvisningar. Dessa får emellertid ett brådstörtat och tragiskt slut i och med att Dan Mahoney vid en uppstigning störtar och omkommer.

Trots det fruktansvärda slaget sätter Montgomery en ära i att konstruera ett »säkrare» flygplan. Det spolas dock under jordbävningen i San Francisco. Utblottad och ruinerad lyckas han realisera en uppfinning som han gjort på ett helt annat geblit och får in hela 25 000 dollar och gifter sig med Regina Clary, som råder honom att återvända till Santa Clara och att, trots allt ej ge tappt.

Här bygger han nu ett »profetiskt» flygplan och då han fysiskt känner sig bättre beslutar han sig för att själv pröva det. Hans flygning ser ut att lyckas, men plötsligt grips han i luften av ett svindelanfall, störtar och dör några timmar senare i sin hustrus armar.

Det är sannolikt att en kort resumé kanske ej gör filmen full rättvisa. Som så ofta påpekats beror det ju inte på vad, som berättas på film utan på hur det berättas. Anmärkningsvärt är dock, att Hollywood och William A. Wellman just nu söker sig tillbaka till flygets verkliga pionjäralder (fler inspelningar i samma genre sägas vara att vänta), intressant är också den omsorg som tydligt nedlagts på inspelningen. Värt kan även vara att påpeka, att ett glidflygplan exakt byggt efter Montgomerys ritningar under inspelningen bogserades upp till 1800 meters höjd och gjorde en perfekt landning med provflygaren Paul Terntman som förare.

John Montgomerys roll spelas i filmen av Glenn Ford (senast sedd i »Gilda») och hans fästmo och sedermera hustru av Janet Blair. Ur rollistan kan vidare nämnas Charlie Ruggles, Henry Travers, Jimmy Lloyd (som gestaltar Dan Mahoney och som vägrade att ha reserv i flera av filmens mest riskabla scener) och Robert de Haven nämnas. Robert de Haven spelar, som ung, samma roll som Charlie Ruggles i filmens ramhandling gör som gammal. För det unga flygsinnade Amerika anknuter de Havens namn mera till det moderna flyget än till denna pionjärhistorias. Han var nämligen en av Amerikas mest kända flygare under det andra världskriget, har utfört inte mindre än 262 flygningar, som omnämndes i högkvarteretsrapporterna, fick otaliga utmärkelser och nedsköt egenhändigt fjorton japanska plan under de avgörande striderna i slaget om Pacific.

En av filmens fotografer Henry King, gammal i gården i Hollywood, visade sig även ha ett speciellt och värdefullt intresse för inspelningen. Han var nämligen med som åskådare vid mycket unga år, när Montgomerys plan 1905 med Dan Mahoney som pilot gjorde sin beundrade uppstigning över Santa Clara.

Torsten Flodén.

Falköping missnöjt

KSAK:s beslut att förlägga årets SM-tävlingar i segelflyg till utställningsstaden Örebro har framkallat en del missstämningar i det annars så lugna Falköping. Såväl myndigheter som enskilda har litet svårt att förstå motiven till beslutet och man anser att Alleberg väl kunde rymma alla de väntade flygarna om bara de ansvariga ville utöka utrymmena på berget. Detta, anser man, låter sig mycket väl göra, vartill kommer att berget även — och med lite välvilja — kan göras till en omtäckt turistort i Skaraborg. Det skulle då också vara lösnande att bygga om och bygga nytt. Alleberg har nu en gång blivit en traditionell segelflygort.

M. L.

KSAK:s beslut att förlägga årets SM-tävlingar i segelflyg till Örebro beror på säkerhets- och utrymmesskäl och rent sportsliga synpunkter. Avgörande är utrymmesbristen på Alleberg; att bygga ut är dyrt och med nuvarande resurser, kan segelflygskolan helt enkelt inte ta emot så många människor som det blir fråga om vid detta tillfälle. Ett tråkigt faktum.

Flygs red.

● Curtiss-Wright experimenterar bl a med en C-46 Commando utrustad med två propellerturbinaggregat av typ General Electric TG-100. I denna experimentversion kallas planet XC-113.

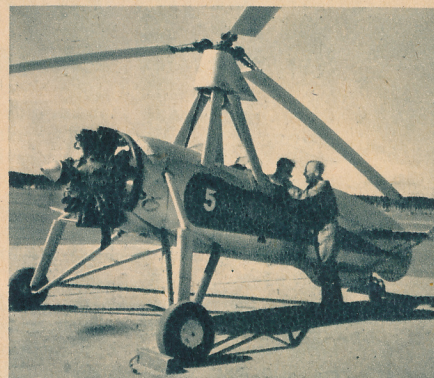
● En speciellt förstärkt Lockheed P-80 Shooting Star har nyligen undergått noggranna start- och landningsprov ombord på hangarfartyget USS Franklin D. Roosevelt.

● Sovjetunionen har nyligen inköpt 20 engelska reaktionsaggregat av Rolls-Royces konstruktion. Vilken eller vilka typer det rör sig om har inte omtalats men antagligen gällde ordern både Derwent och Nene.

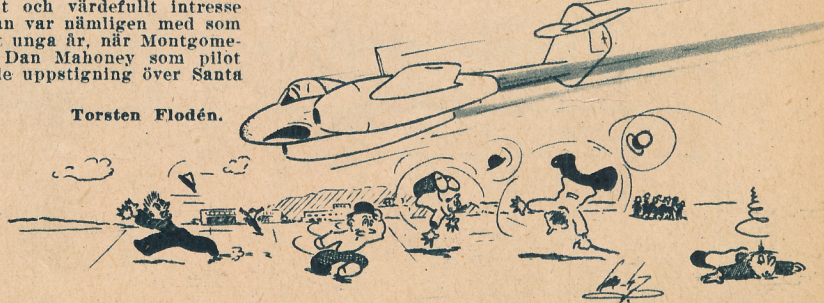
● Grumman-fabriken arbetar på uppdrag av US Navy med en utveckling av den civila nyskapelsen Mallard. Den militära amfibien får beteckningen XJR2F-1 och är avsedd för 16 passagerare. XJR2F-1 är alltså en avsevärt förstärkt Mallard.

● En underleverantör till Edo Aircraft Corp har nyligen omtalat att han har beställningar på diverse delar för ca 20 exemplar av marinspaningsplanet Edo XOSE-1. (Se FLYG nr 2 och 3 1947.)

På Bromma anordnades härom söndagen en lyckad flygdag. Ingenjör Rolf von Bahr gjorde diverse trix med sin autogiro och visade med tillräcklig tydlighet »giron» stora vändbarhet. På bilden ses Bertil von Bahr samt meken Sven Stranberg.



Meteoren på Bromma.



VI REPRESENTERA LEDANDE USA-INDUSTRIER INOM FLYGET

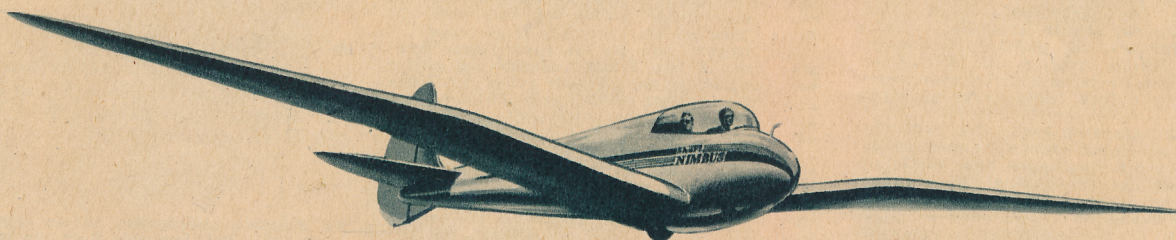
CESSNA AIRCRAFT CORPORATION
THOR SOLBERG AVIATION
FAIRCHILD AIRCRAFT LTD.
EDO FLOATS AIRCRAFT CORPORATION
BOGARDUS BROTHERS CORPORATION
SAFE FLIGHT INSTRUMENT CORP.
ROLAIRE ENGINEERING PRODUCTS
PILOTS SUPPLY CORP.
med flera



Reservdelar för såväl DC-4 som Norseman, Fairchild, Piper Cub, Cessna samt övriga amerikanska flygplanstyper. Vid behov infordra offert från

AKTIEBOLAGET GÖSTA FORSLUND AVIATION

Tel.: 7890 — 7694, GÄVLE.



Vi presentera **NIMBUS** ...ett tvåsitsigt lågvingat segelflygplan — det första i sitt slag i världen

Den Short-byggda »Nimbus» är ett tvåsitsigt segelplan med tandemplacerade sitsar och dubbelkommando, och vars vackra och ovanliga linjer kommer att väcka beundran hos varje segelflygentusiast världen runt.

Den i ett stycke pressade kabinhuven medger synnerligen god sikt från båda sitsarna. Planet är försett med höjd- och skev-rodertrimning samt effektiva dykbromsar på vingens översida.

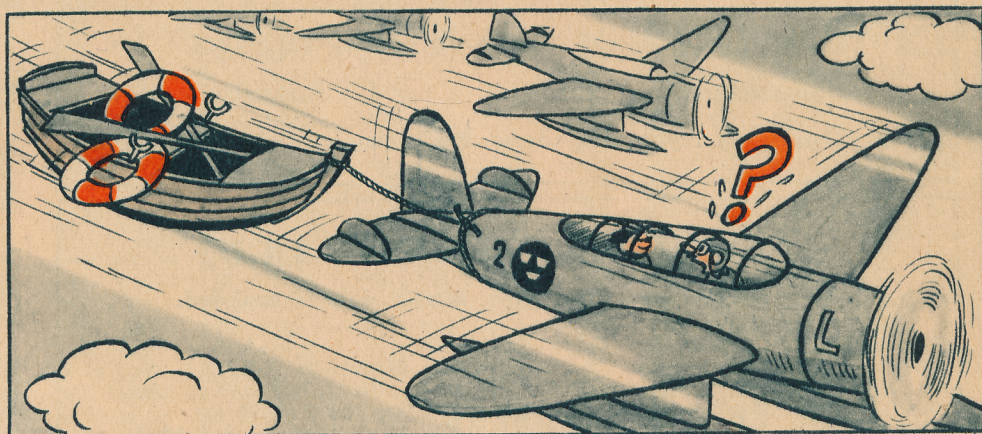
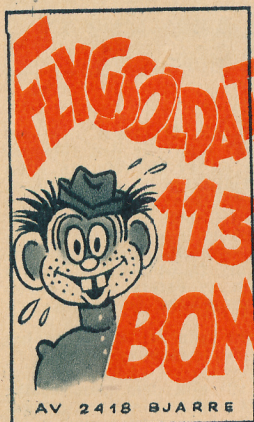
»Nimbus» är med sina eleganta linjer, det diskreta landningshjulet under flygkroppen och den helpressade kabinen ett av de hittills mest attraktiva segelflygplanen. Den aerodynamiska utformningen motsvarar helt flygteknikens senaste rön. Antingen man vid start använder vinsch- eller bogserstart med motorplan är »Nimbus» idealisk för såväl övningsbruk som i den »högre skolan».

SEGELFLYGPLANET SHORT »NIMBUS»

Spännvidd	18,9 m
Längd	8,3 m
Vingyta	22,3 m ²
Sidoförhållande	1:16
Tomvikt	363 kg
PRESTANDA VID HAVSYTAN — TVA MANS BESÄTTNING MED VÄRDERA 90 kg vikt	
Bästa glidtal	1:25,8
Minsta sjunkhastighet ...	0,64 m/sek vid 61 km/t
Vikningshastighet	56 km/t
Lämplig inflygningshastighet	67 km/t
Max. tillåten dykhastighet	210 km/t

Short NIMBUS

SHORT BROS. (ROCHESTER AND BEDFORD) LTD., ROCHESTER • SHORT & HARLAND LTD., BELFAST



SKOTTLOSSNING MOT...

Forts. fr. sid. 15.

Och kort blev den, sanden var så djup att efter tjugio meter stod vi där. Med brakat från kryssningen mellan och över tuvorna ringande i våra öron steg vi på skakande knän ut. Fram kom dunken och efter två minuter var »Skywitch» tankad. Inte en människa syntes till, solen sken och livet var ljuvligt, men hur i fridens namn skulle vi komma upp. Vi firade emellertid vår första kontakt med turkisk mark med en cigarrett medan vi diskuterade det ganska vitala startproblemet. När vi rökt halva cigarretten uppenbarade sig spridda grupper turkar i ett skogsbyr 500 meter längre bort. Fru Forsell hoppade in i kärran och jag började dra i snurran. »Kupé — kontakt.» Ingenting hände. »Snapsa en aning, kupé — kontakt.» dödstyst — »kupé bakåt, kontakt.» — dödstyst. Under tiden hade gången i skogsbyrnet kommit obehagligt nära och efter ytterligare tre minuter var den första framme och inledde vad jag förmodade vara någon slags konversation, men det var inte bara hans röst som kom mig att få en vision av zoologisk trädgård. Svetten rann i strömmar om mig och jag fördubblade mina ansträngningar när neanderthalaren nr 1 fått sällskap av sina bröder. Dessutom började sällskapet gå aggressivt till väga. Ropen »kontakt, kupé» avbröts av fru Forsells förfrågan var jag hade pistolen. Det var en blick av verklig kärlek hon gav mig när jag förklarade att den låg längst ner i toalettväska i bagagerummet under dunken. »Kupé — kontakt.» Nu var det färdigt, i skogsbyrnet uppenbarade sig representanter för ordningsmakten, till råga på eländet beridna och med jättelika gevär på ryggen. 500 meter, 300, 100, 50, 20, 10, inget hopp, nu var vi omringade...

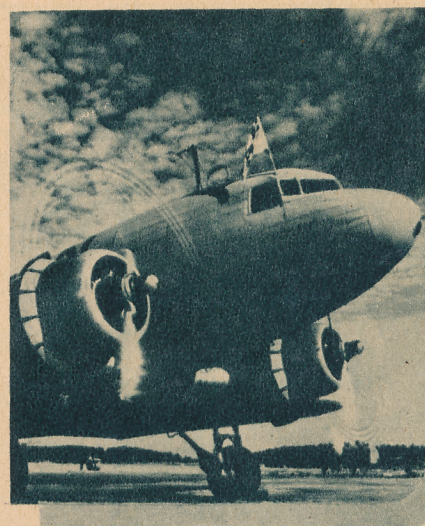
Då tog motorn. Fru Forsell trampade bromsarna i botten, tog spaken i magen och gav full gas, den sandblåstring, som det turkiska herrskapet blev utsatt för var den skönaste tåvla jag sett, dess verkan förhöjdes bara av de vettskrämda hästarnas plruetter. Jag slängde mig upp i kabinen. Efter landningen hade jag svängt »Skywitch» 90 grader när jag baxade ut henne mellan

ett par osedvanligt höga tuvor. Att nu svänga tillbaka var otänkbart, gode Gud, sidsvindsstart på det här fältet. Spaken i magen för att inte gå på bron, det skrek, dunsade och tjöt, i ett ständigt crescendo. Hjulen slog i en vall, så vi fick en studs, som lyfte henne två meter över marken, fram med spaken, aj fan, det gick inte, hon sjönk igen, ny studs och så under över alla under: vi var lätt. Jag klämde fram spaken så mycket jag vågade och jagade fram henne med hjulen, som piskade grässtråna, vi måste få upp farten och hinna svänga innan vi kom in i nervindsområdet från berget framför oss. Fart 80 miles, höjd två meter, höger sidoroder, höger skevning, återgång med spaken och runt kom vi i en brant stigande sväng. På marken dansade det utvalda sällskapet en vild dans ledd av poliserna. Deras ilska och besvikelse kunde emellertid inte mätas med vår triumf, men den kom lite tidigt. De små vita puffarna från polisernas gevär såg nu oskyldiga ut, men när det smäll i »Skywitch» och navigatören hov upp ett tjut, studsande upp och ner på sätet, då var det tydligen hög tid för undanmanöver och sen ut över havet med kurs på Rhodos.

Den här dagen skulle vi nogsnamt få känna på att en olycka sällan kommer ensam. Det blåste upp en hård motvind, men vad som helst hellre än att gå tillbaka och nödlända i Turkiet. På tjugio meters höjd flög vi över de fräsande vågtopparna och inte förrän vi landat, sjönk hjärtat ner till sin normala plats. — Det finns precis tillräckligt med bensin kvar för att fylla en cigarrettändare, förklarade mekanikern dagen därpå när han tankade »Skywitch»!

Kulan hade slagit mot en longerong, studsat mot ett av framsätets stälror och det som fanns kvar av den plockade jag ut ur fru Forsells lår. Någon läkare fanns inte till hands, så slidkniven fick göra sin plikt och förbandsväska kom för första gången till användning. Precis en halvtimme efter det operationen avslutats hov fru Forsell upp dagens andra tjut. Hon hade satt sig på en skorpion som visade sitt tydliga ogillande på det sätt skorpioner för sed hava. Dagens operation nr 2 började. Sen tackade vi inte nej till de iskalla drinkar en engelsk officer plockat fram.

THORSTEN AKRELL
Forts i nästa nr



Flyg-
försäkringen
ordnas i



FÖRSÄKRINGS A-B.
FYLGIA
STOCKHOLM 7

Besök

Länsmuseet Heimbygda, Östersund

FJÄLLFLYG!

Flygklubbar, som önska deltaga i ett segelflygläger i Åre
nästkommande vår, torde sätta sig i förbindelse med
Östersunds Flygklubb, adress: Prästgatan 57, Östersund.

I VÄSTRA JÄMTLAND

Järnvaror, sportartiklar, frukt och livsmedel.
GOD SORTERING.

AB. ERIK STRANDBERG

Järpen, tel. 8
Hålland, tel. 34
Åre, tel. 8 & 92
Undersåker, tel. 8 & 28
Björnänge, tel. 28
Åre Järnhandel, tel. 93

7 STORA HOS OSS

CHRYSLER — vätskekoppling, automatväxel.
PLYMOUTH — välkänd, ekonomisk.
FARGO — 1—4½ ton.
FLYING STANDARD — eng. kvalitetsvagn.
SKODA — person- & lastbilar. Bussar.
JAVA — personbilar, motoreyklar.
STRACONICE — motoreyklar.

IVAR JONSSONS MOTORVERKSTAD
Prästgatan 57 • Östersund • Växel 870

HUDSON

är en vagn som ni kan ställa
mycket stora krav på — en
vagn som kommer att upp-
fylla alla Edra förväntningar.

INTERNATIONAL

lastvagnen för nutidens
transportbehov — ekono-
misk-driftsäker-stilren.

BIL & TRAKTOR ÖSTERSUND AB
Köpmangatan 11

Tel. 1177, 4742, 5472

SEGLA PÅ ÅRESKUTAN

(Forts. fr. sid. 9.)

Sportens värde

Vi segelflygare brukar väl säkert med viss rätt framhålla att vår sport är den förnämsta eller åtminstone en av de främsta. Den som en gång blivit fjällbiten säger att ingenting går upp mot fjällsporten. Men om vi då slår ihop dessa två och får fram fjällsegelflygning, då blir det ingen tvekan längre, var vi skall placera den. »Man går gärna och sliter en vecka för att få uppleva en timma som denna», sade en av Östersundspojarna efter sin första flygning över Åreskutan. Och han har rätt.

Jämtlands fjällvärld från ett segelflygplan kan inte beskrivas, den måste upplevas.

Till sist ett tack till alla dem, som hjälpt oss på olika sätt. Vi tackar först och främst Jämtlands flygflottillj och dess segelflygtresserade chef, överste B. Bjuggren, för allt stöd och för visat intresse. Utan denna hjälp hade expeditionen inte kunnat genomföras.

Dessutom ett tack till Åre turistförening och till alla årebor, som underlättat vårt arbete på alla möjliga sätt. Vi hoppas på återseende. Detta tack går också till kamraterna i klubben, som nu var med för tredje året och arbetade och slet utan att själva komma upp i luften. Till nästa år måste vi ha S-certifikaten klara, så att vi kan få någon lön för mödan och själva får vara med om den luftiga fjällsporten. Karl-Erik Övgård.

ATT VARA GIFT...

(Forts. fr. sid. 10.)

flög, han felbedömde avståndet till vattnet då det var blekt. Maskinen blev bara skrot, men ingen människa skadades, Gud ske lov. Jag skall åka dit nu på morgonen och se efter vad som är att göra. Pigga nu upp dig bara!»

Vid lunchdags samma dag kom det riks igen. Denna gången var det en vänlig portier på stadshotellet i Falköping. Jo, kapten hade nyss varit där och ätit lunch, han lät hälsa, att han skulle komma hem med sista tåget på kvällen.

»Skall han komma med tåget? Men var har han då bilen?»

Tja, det hade visst inträffat en liten malör med bilen. Ett hjul hade lossnat under körningen, och sedan hade bilen gjort en dubbelvolt och hamnat på vägen igen.

Var min man skadad?

Nej, han hade visst bara fått en liten bula i pannan. Och konditionen tycks det inte ha varit något fel på, kapten hade lovprisat deras kroppkakor och begärt dubbla portioner.

Nu började fantasin skena igen. Skulle det bli en järnvägsolycka, nej stopp nu.

Albin kom hem utan vidare missöden.

Att sitta hemma och vänta är ju i allmänhet flygarfruarnas lott. Men det är något som jag inte gillar, om det inte är absolut nödvändigt. Nej, tacka vet jag att få följa med ut, vad som än händer och hur värdet än är. I snö och kyla, i dimma, regn och solskin har jag kuskat med Sverige runt, från norr till söder flera gånger om. Och hur många underbara skönhetsyner har jag ej fått uppleva!

Överallt har vi blivit vänligt mottagna, och skulle jag ha druckit alla de koppar kaffe, som man velat bjuda mig på, hade jag blivit

GRANEN

Sport- och familjehotellet i ÅRE

Hotellet där gästerna stortrivs.
Helt nyrenoverat och i ny regim
sedan vintern 1947.

Tel. Åre 123 o. 121

Bibbe Nordenskiöld

koffeinförgiftad. Kallt har det förstås varit ibland, jag minns en bister februaridag med 30 grader då jag vankade omkring på isen iklädd en tjock skinnoverall. Att jag trots denna inte såg särskilt imponerande ut lät mig en gammal hilsingebonde med all tydlighet förstå. Han kom fram till mig, stötte med knäppen i isen och frågade:

»Ja' kan ho va' för en skinnflax?»

»Jag är Ahrenbergs fru.»

»Nä, de kan je fell aldri tro, han Ahrenberg ä' stor och tjocker och ser ut som en rekordrigg kär, men ho' ser ju bara ut som e' lita tösabit.»

I en annan by i Hälsingland var karlarna mycket försiktiga av sig, och då Albin frågade en av dem, om han inte skulle flyga så svarade han:

»Nja, ja' skiekar opp käringa först, så får en si se'n!»

I april 1936 inköpte vår firma en Tiger Moth från de Havillands fabriker vid Hatfield utanför London. Albin skulle flyga hem den, och han frågade om jag ville följa med. Naturligtvis, det var ingen tvekan om den saken, och så reste vi över med »Britannia». Någon större skillnad mellan luftfärdigheten och sjösjuka finns det nog inte, jag tycker man mår lika illa i båda fallen. Efter framkomsten uppsökte vi ABA:s kontor vid Leicester Square, där författaren och jorden runtfararen Hans Ostelius tjänstgjorde på den tiden. Han hjälpte oss med mycket iöskärdhet tillrätta med diverse papper och formaliteter. London-livet gjorde rätt djupa grepp i vår kassa, varför vi beslöt att flyga hem fortast möjligt. Vi startade tidigt en morgon, vädret var inte det allra bästa, ganska hård vind rädde och det var endast 200 m högt i tak. Rapporterna utlovade dock bättre väder fram på dagen. Vi ämnade mellanlanda i Amsterdam och Hamburg för att tanka. När vi kom till Kanalen hade sikten försämrats ytterligare och det föll ett och annat snöskorn. Jag blindade, det kändes faktiskt behagligare än att bara se vatten runtomkring. Över kom vi i alla fall. Så snart hjulen tagit mark på Hamburgs flygfält kom två uniformerade och hakkorsprydda tjänstemän ilande på sina cyklar. Då de hörde att vi kom direkt från England blev vi anmodade att omedelbart infinna oss på en expedition. Där vidtog ett intensivt förhör å la Gestapo. Frågor av alla de slag haglade över oss, och till slut tyckte jag det var nog, så jag pekade på ett porträtt av Göring som hängde där på väggen och sa: (Förlåt skrytet!) »Min man är lika känd hemma i Sverige som Göring här i Tyskland!»

Efter stor tvekan fick vi till slut avtåga. Det var faktiskt med en behaglig känsla jag omkring två timmar senare såg den svenska kusten belyst av aftonsolen! Den effektiva flygtiden på hela sträckan blev 6½ timmar.

SE-ABG:s saga blev inte lång. Redan i juli samma år mötte hon sitt öde och hamnade på sjöbotten. Det var en stekhet dag och mycket litet vind, Albin och min bror ämnade ta några flygfotografier. Maskinen stod på en klöveräng. Dalsland saknar ju som bekant flygfält. På grund av nervinden steg hon inte som hon skulle och för att undvika en kraftledning, måste Albin göra en tvärsväng men kom då i stället för nära en tall, som slet av ena vingen. Sedan bar det rätt ner i sjön. Jag satt på terrassen och hörde braketen men kunde inte se någonting. Hur jag fick krafter att springa ner till sjön vet jag inte än i denna dag. När jag fick syn på dem satt de redan i en roddbåt, som legat i närheten med några fiskare. Min bror hade fortfarande kameran i sin hand, jag kunde inte förstå hur han tagit sig ur maskinen under vattnet och klarat den också.

»Ja, nu blev det inte något mera plåtat i dag då», sade han lakoniskt.

Nej, det blev i stället att åka till sjukstugan och få diverse skärsår hopsydd.

Under krigsåren existerade ju inte något civilflyg. Albin tjänstgjorde då under flera år som stationschef vid ett marinspaningsförband ute i skärgården. Maskinerna var tvåmotoriga torpedplan, typ T2:or. Något mer formfulländat och ståtligt än dessa maskiner har jag aldrig sett. Vilken fascinerande syn varje gång de med dånande motorer rusade över vattnet, rev upp hela kaskader av skum och sedan helt majestätiskt steg mot skyn lämnande efter sig ett pärlband av vattendroppar.

Divisionen använde det gamla pansarskeppet »Dristigheten» till moderfartyg, och i dess hemtrevliga gunrum gavs ibland middag med dans. Att flottans och flygets officerare var ytterst charmerande kavaljerer behöver jag väl knappast tala om.

Ja, nu är det fred igen, och vi alla som älskar att flyga kan göra det utan några förbud och restriktioner. För min egen del har jag en önskan framför alla andra, och det är att i våra stora Ju 52:or få flyga hit till Sverige nödlidande barn från Europas alla krigshärjade länder. Men de som makten hava, d v s i detta fallet Riksdagen, Europa-hjälpen och Röda Korset har inte något intresse för saken. De påstår att det är olämpligt för barnen och så vidare. Om jag hade något att säga till om skulle jag minsann styra om att tusentals barn hämtades hit — med flyg. Hjälpen måste vara snabb.

Margit Ahrenberg.

FLYGVETT TILL...

Forts. fr. sid. 11.

flyghöjden vara minst 300 m och i övrigt så väl tilltagen att en eventuell nödlandning alltid kan ske utanför detta område.

Vid flygning inom närzonen gäller framför allt att iaktta den allra största uppmärksamhet. Ge akt på andra flygplan i landningsvarvet. Om landning skall företas på flygplatsen, flyg så att landningsvarvet följs. Om landning inte skall företas, undvik helt det landningsvarv som andra flygplan utför.

I detta sammanhang kan påpekas att militära flygplatsers närzoner inte får genomflygas annat än i samband med start och landning på flygplatsen. Före landning på civil flygplats, ge akt på landningsområdet och eventuellt utlagda marksignaler. Ge akt på vindriktningen. Kom samtidigt ihåg att alla svängar i samband med start och landning skall utföras åt vänster, att flygplan som landar har företrädesrätt framför andra flygplan, att det lägre flygplanet har företräde vid landning men att detta, trots att det har företräde, inte får svänga in för landning framför ett annat plan som redan gått in på räckbana före landning.

Under hela flygningen i närheten av flygplatsen, under landningen samt under rullningen på fältområdet gäller slutligen att den noggrannaste uppsikt skall hållas mot kontrolltornet efter eventuella ljussignaler.

Före start från en trafikflygplats skall privatflygaren ge trafikledningen följande uppgifter angående den planerade flygningen:

a) flygplanbeteckning, b) flygplanets ägare, c) flygplantyp, d) förarens namn, e) beräknad starttid, f) flygväg, g) landningsplats, h) flygtid till landningsplats.

I förekommande fall bör även följande uppgifter lämnas: i) tillgänglig radio- och navigeringsutrustning, j) antal ombordvarande, k) alternativt landningsflygplats samt vid flygning över hav eller ödebygder, l) tillgänglig räddningsutrustning i flygplanet.

Slutligen skall meddelas om landningsmeddelande kommer att sändas eller inte.

Vid start mot en trafikflygplats bör startmeddelande alltid sändas på grund av den stora trafikfrekvens som i allmänhet råder där. Vid flygning mellan trafikflygplatser sändes startmeddelande av trafikledningen utan att framställning behöver göras därom. Trafikledningen kan på begäran därom åta sig att sända startmeddelande även vid flygning till icke trafikflygplats.

Föraren skall själv tillse att landningsmeddelande alltid sändes i de fall då överenskommelse därom träffats före start. Efter landning på trafikflygplats kan landningsmeddelande sändas genom trafikledningen. Sändes inte landningsmeddelande trots att överenskommelse om detta gjorts före starten, blir resultatet vanligen att efterforsknings- och räddningstjänsten alarmeras.

Sammanfattningsvis kan konstateras att de nya bestämmelserna innebär en bestämd avgränsning mellan reguljär trafikflygning å ena sidan, vilken huvudsakligen försiggår i kontrollområden enligt IFR-färdplaner, och övrig flygning, inklusive privatflygning, å den andra sidan, vilken sker enligt VFR-bestämmelserna såväl inom som utom kontrollområden.

I jämförelse med det reguljära trafikflyget har privatflyget en relativt stor frihet, en frihet som dock måste vara parad med en stor portion ansvar och omdömesförmåga.

Sigurd Isacson presenterar

modellplanen Du drömt om!

AUSTER

— en urstark, välflygande skalamodell. Flyger lika bra ute som inne, snabbt som sakta. Konstflyger, med rörliga roder och vingklaffar. Sensationellt lättbyggd — helt i balsafanér. Spv. 440 mm. Den bästa byggsats Du sett!

Fyll i och sänd in kupongen i dag!



SUPER-SCOUT

Utveckling av Scout, som slog alla utländska modeller vid fyralandskampen, SUPER-SCOUT har turbulens-tråd och kan inte överstegras. Kroppsbomb som på J21 gör SUPER-SCOUT till den mest lättbyggda och ståtliga modellen i klass S. int. Alla delar färdiga! Spv. 145 cm.

MODELLPLAN-KONSTRUKTION

Äntligen klar! Boken lär Dig lätt att förstå luftens lagar och själv beräkna Dina modellplan. 75 bilder, nya prof. etc.

Örenjör SIGURD ISACSON
Torsviksvägen 43 - Lidköping

Sänd mot postförskott + porto:

.. st. AUSTER 4:85, .. st. Hmtuber 0:80,
.. st. SUPER-SCOUT 8:25, .. fl. lim 1:45.
.. st. MODELLPLANKONSTRUKT. 4:50.
Prislista över eng. ritning i skala 1/72.
20 öre i frim. medsändes t. porto o. exp.

Namn

Adress

Postadress Flyg 11

Luleå

ÄT GOD MAT I TRIVSAM MILJÖ

konsum Restaurangen

LULEÅ Telefon 14 15

Baren nedre botten Restaurangen 1 tr.
Öppet: vard. 8—22 Öppet: vard. 11—22
sönd. 12—22 sönd. 12—22

Beställn. f. fester, möten, bröllop etc. mott.

Norrköping

REPARERA

Eder cykel hos oss!

Vulkanisering o. lackering utföras snabbt och omsorgsfullt till humana priser!

Nils Landbergs Cykelaffär

Lindövägen 6 - Telefon 306 53

Uppsala

Vi utför körslor av alla slag med ett flertal Lastbilar

Vänd Eder med förtroende till

S. Almlöfs Åkeri

Nybygget - Uppsala

Tel. 317 35

Tel. 347 35

UMA

MEKANISKA VERKSTAD
Blomgatan 9 - Tel. 410 40
UPPSALA

Härdugnar - Smidesugnar
Högtrycksfläktar - Oljebrännare
Gasbrännare
Byggtorkar - Pressverktyg

Försäkrings- Aktiebolaget



Securitas

Telefon: 67 00 20

Birger Jarls gatan 12
Stockholm

Ett av de ledande bolagen inom svensk flygförsäkring

"THOR" BENSINMOTORER

för FLYGPLAN, BAT- och BILMODELLER

DATA: Hkr. 1/6. Klass B. Cyl.-vol. 4,75 cm³. Typ 2-takt. Motorvikt 139 gram. Varv/min. m. svänghjul 300—11.000. Varv/min. m. luftpropeller 1.000—8.000.

PRIS komplett körklar med tändspole, kondensator, bensintank och 5-sl. svensk bruksanvisning samt 2 fria service och 1 månads garanti kr. 57:50

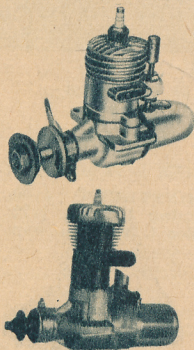
MOTOROLJA: PENNZOIL SAE 70 Per flaska 0:90
"Contestor" D 60R med roterande slid och kannringar. En av världens snabbaste racermotorer för modeller. Motorvikt endast 330 gram.

Data: Hkr 1/8. Klass: C. Typ: 2-takt. Varv/min. m. svänghjul: 5.000—18.000. Varv/min. m. luftprop.: 7.000—14.000.

Pris komplett körklar m. spole, kondensator, bensintank, tändstift, 2 fria service samt 3 mån. garanti kr. 135:—

Firma ESKADER

Gumshornsgatan 8 - Stockholm - Tel. 62 18 53
Ledande specialfirma för MODELLER.



Till våra prenumeranter

I anslutning till det meddelande, som vi förut lämnat om gällande pappersransoner, be vi härigenom få bringa till Er kännedom, att vi blivit nödsakade slopa den påse i vilken tidningarna förut expedierats.

Den vidtagna åtgärden syftar blott till att åstadkomma en bättre hushållning med den papperskvantitet som enligt bränslekommissionens bestämmelser har tilldelats vår tidning och ingår som ett beklagligt men nödvunget led i den av myndigheterna påbjudna pappersransoner.

BOMBFLYGET BANAR...

Forts. fr. sid. 20.

sporterna av V-vapnen. Rådet följdes icke, och intill mitten av augusti angavs de franska järnvägarna som vårt förstahandsmål, varjämte vi skulle vara ständigt beredda att bana väg för armén, när helst tyskarna gjorde allvarligt motstånd.

Det är nu ådagalagt att »bombmattorna» mot fiendliga truppanhopningar gav armén upprepade tillfällen att genombräta de fiendliga ställningarna, vilka tillfällen dock av en eller annan anledning inte tillvaratogs.

Till slut var det säkerligen »bombmattorna» som banade väg för den slutliga genomgången längs vägen Perriers—St Lo, vilken avgjorde slaget om Normandie.

När fienden började sitt ödesdigra återgång från Normandie visade bombflyget ännu tydligare flygets avgörande betydelse. Den tyska planen gick ut på att skapa en serie av To-bruks i de franska kanalhamnarna, varigenom tyskarna hoppades kunna beröva oss möjligheten att använda dem och sålunda ställa de allierade inför ett olösligt underhållsproblem vid deras framryckning ur Normandie. Men med förvånande snabbhet drevs fienden ut ur dessa stödjepunkter.

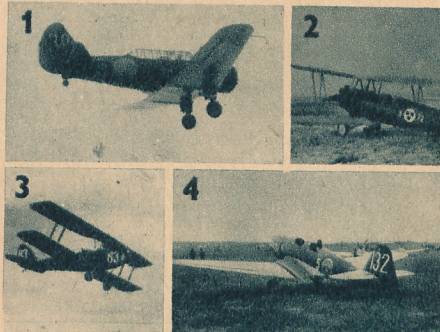
I tidigare krig, dvs om bombflyg icke funnits, skulle dessa hamnar inte ha kunnat erövrats förrän efter långvariga belägringar.

Föregående artiklar i denna serie är införda i nr 3—10.

Forts i nästa nummer.

VILKA ÄR PLANEN?

När Ni funderat ut vilka flygplan bilderna föreställer kan Ni skicka in lösningen till FLYGs redaktion, Tegnérsgatan 35, Stockholm, före den 14 juni. Märk kuvertet »Bildpristävling 11». En tia och tre femmor i pris.



Lösning till »Bildpristävling 8»:

1. KZ-III Lärkan, 2. KZ-II Kupé, 3. Auster Autocrat, 4. Cessna 140.

1:a pris 10 kr: Olle Ström, Box 50, Heby.

2:a—4:e pris 5 kr: Bengt Andersson, Tomtebogatan 30, 5 tr, Stockholm, Sven Öhström, Fack 81, Järvsö, och Lars-Gunnar Lindahl, Möllergården, Vadstena.



Nr 11. Arg. 25. 25 maj—4 juni 1947.

TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET

Officiellt organ för

Kungl. Svenska Aeroklubben

Organ för

Svenska Pilotföreningen

Utkommer varannan torsdag

REDAKTION:

Tegnérsgatan 35, 1 tr Tel. 20 33 95
Huvudredaktör och ansvarig utgivare:
Överste W. KLEEN Tel. 20 88 91
Red. Sven Broman » 21 03 91
Red. Hans Andersson » 21 02 38
Red. Sven Salenius » 21 02 38

Danmark: Johs Thinesen, Finsens Allé 20, Odense

Finland: Per S. Jansson, Sjötullsgatan 7 A 9, Helsingfors.

Norge: Edvard Omholt-Jensen, Kirkegt. 15, Oslo.

OBS.: Redaktionen ansvarar icke för insända, icke beställda manuskript.

Fri diskussion i FLYG. För åsikter, framförda i signerade artiklar, svarar författaren.

ANNONSAVDDELNING:

Chef: J. E. SVENSSON - Tel. 21 06 27

EXPEDITION:

Förlagsaktiebolaget FLYGNING
Sveavägen 53 - Stockholm

Postgirokonton: 1111.

Prenumerationspris:

Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—
Prenumerationspris i Danmark:
Helår Kr. 20:—, halvår Kr. 10:50

Ahlén & Åkerlunds Fotogravyranstalt
Stockholm 1947

KSAK-nytt



FÖRSTA DK-SEGELFLYGKURSEN I GÅNG

Den fjärde maj började årets Allebergs-säsong med att de sju eleverna i den första svenska DK-kursen anlände och installerades på Segelflygskolan, där ännu snickare, rörläggare, målare, elektriker, skurgummor och vägbyggare var i full färd med att snygga upp och förbättra anläggningarna.

Och måndagen den 5 satte skolningen i gång. Dessförinnan hade Bengt Bergman och Lennart Ståhlfors, som leder denna kurs, provflugit SGU 2-22 och funnit henne vara såväl säker som lättflugan.

Planet's flygegenskaper kan närmast jämföras med en glidare. Det är mycket stabilt och lätt att landa, och urkopplingshöjderna utan idealisk vind och med en vindsch av normal kapacitet har hållit sig vid cirka 200 meter, trots att inte hela banan ännu kunnat utnyttjas.

Det är ännu alldeles för tidigt att yttra sig om resultatet av kursen, men grabbarna blev eld och lågor så snart de fått göra en start med Bergman och Ståhlfors i baksits och fått bort den värsta premiärnervositeten, och det finns ingen anledning att tro annat än att de flesta av dem skall få sitt C-diplom när kursen är slut.

Det är ganska anmärkningsvärt hur lätt-hanterligt planet är på marken, trots sin storlek och tyngd. Tre man klarar ledigt av det och kan forsla det ganska lång väg utan ansträngning även med läraren sittande kvar i sitsen. Huvudsakligen beror detta på det inbyggda hjulets goda placering och avvägningen i övrigt.

Nytt-red återkommer snarast med ytterligare synpunkter på denna intressanta experimentkurs.

Modellflygledarkurs på Alleberg

Lördagen den 14 och söndagen den 15 juni anordnar KSAK:s modellflygavdelning en ungdomsledarkurs för modellflygklubbläda-re på Alleberg. Programmet omfattar en allmän genomgång av modellflygets organisation samt diskussion av aktuella modellflygproblem. Förläggning ordnas dels i Segelflygskolans elevstugor, dels i tält, och utspisningen sker i restaurant »Örnboet». Det bör bli en trevlig träff.

VIK 1 JUNI

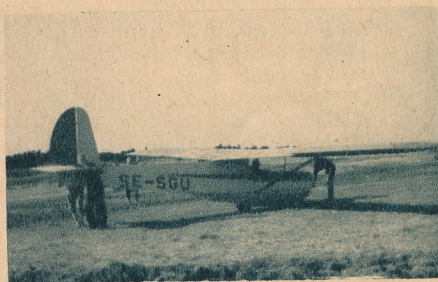
FÖR

SIMIS

svensk-internationella motorflyg-
dagen i Stockholm på

BROMMA

Årets stora flyghändelse!



Ovan: SGU 2-22 är mycket lätt att hantera på marken. Här klaras den ledigt av med tre man trots att läraren, för att vinna tid, sitter kvar på sin plats i planet.

Nedan: DK-kursen på Alleberg inför starten. Från vänster: Roine Andersson, Norrtälje, Herbert Jacobsson, Östersund, Lennart Bose-nius, Karlstad, J. Forslund, Trollhättan, Bengt Bergman och Lennart Ståhlfors, Stig Nilsson, Kallinge, Per Inge Jonsson, Sundsvall, Carl-Henrik Hansson, Vimmerby.



Bergman-Frich Europa runt

Chefsinstruktören för segelflyget, Bengt Bergman, och ingenjör Gunnar Frich i Helsingborgs flygklubb har helt nyligen avslutat en rundtur per flyg i Europa. Resan företogs i en Auster (SE-ARG), som Ostermans Aero välvilligt ställt till förfogande, och hela resan gick synnerligen väl i lås, meddelar resenärerna, som också framhåller, att det är betydligt enklare, åtminstone just nu, att resa i Europa med privatflygplan, än att exempelvis åka tåg eller buss. Har man bara en tullarnet från KSAK och motsvarande papper från något av de stora bensinbolagen, så går allting som ett rinnande vatten. Det finns nu ett stort antal flygplatser tillgängliga på kontinenten och den service som ges behöver man inte klaga på.

Bergman passade på att studera DK-skolning såväl i Frankrike som i Schweiz och fick goda erfarenheter, som han omedelbart började omsätta i praktiken under den första svenska DK-kursen, som började på Alleberg den 4 maj, alltså endast ett par dagar efter hemkomsten till Sverige.

I Nancy i Frankrike besöktes den centrala franska segelflygskolan, där DK-utbildningen utfördes i en tvåsitsig Coudron av fransk konstruktion. Den hade ungefär samma prestanda som den av Allebergsskolan inköpta SGU 2-22, och fransmännens erfarenheter av DK-skolningen var mycket goda.

I Bern besöktes en av Schweiziska Aero-klubbens centrala segelflygskolor, där man DK-utbildade i S-21 och sedan övergick till EK-skolning med Grunau Baby.

Bergman anser att DK-utbildningen i Sverige bör kunna genomföras minst lika framgångsrikt som i Frankrike och Schweiz. Kanske kommer vår DK-skolning att bli ännu mer pålitlig, därför att vi i allmänhet har bättre möjligheter att få större kopplingshöjder än vad fransmännen och schweizarna lyckas få. De flesta av våra fält är nämligen större än de som används på kontinenten.

Slutligen kan nämnas att de bägge resenärerna givetvis gästade Samaden, slutmålet för alla schweiziska segelflygare. Där idkas fjällsegelflygning i högsta potens, och Bergman provade också på denna ädla form av segelflygning. Det var en fantastisk upplevelse att segelflyga i de schweiziska alperna, men samtidigt naturligtvis inte alldeles riskfritt, vilket också medfört att endast verkligt rutinerade flygare släpps ut på egen hand.

Sammanfattningsvis kan sägas att Europaresan var mycket lyckad och gav de bägge resenärerna många nyttiga intryck och erfarenheter, som säkerligen kommer svenskt flyg till godo.

Årets AB-stipendiater

Klubbarna har nu tagit ut årets tio Aftonbladstipendiater, som får 200 kronor vardera att flyga upp under den specialkurs, som ordnas på Alleberg 20/7—2/8 1947. De lyckliga tio är: Bengt Mattsson, Stockholms segelflygklubb. Olof Lundqvist, Stockholms segelflygklubb. Lars Åhrberg, Stockholms segelflygklubb. Bo Carlsson, Jönköpings flygklubb. Georg Stark, Uppsala flygklubb. Lars M. Carlsson, Sunne. Bengt S. Johansson, Norrtälje flygklubb. K. I. Wallin, Halmstads flygklubb. C. O. Swensson, Sundsvalls flygsällskap. Luleå flygklubb skulle egentligen ha utsett en stipendiater, men har inte anmält honom inom föreskriven tid och därför får Sundsvall rycka in i stället.

FAI-konferens i Stockholm

Ordföranden i FAI:s modellflygkommission, engelsmannen A. F. Houlberg, har meddelat, att kommissionen accepterat KSAK:s inbjudan till en konferens, närmast omfattande internationella modellflygregler — och rekordfrågor, i Stockholm 31/5—5/6.

Nyorientering inom modellflyget

Till de registrerade modellflygklubbarna i Stockholm har i dagarna utgått ett brev, som säkerligen kan vara av intresse även för övriga modellflygare och även för modellflygintresserade. Brevet innehåller i huvudsak följande:

De nya modellflygplantyperna som finns definierade i våra senaste modellflygregler tycks ha satt fart på experimenterandet i många klubbar. De linstyrda modellerna har haft premiär och en annan händelse som är värd att noteras är sjömodellernas come back. Speciellt i Stockholm blir kanske sjömodellerna en god lösning på flygfältproblemet. Här om dagen såg man vårens första »tofflade» G 1:a starta från Norr Mälörstrand nära Västerbron.

Det allra senaste tycks vara helikoptermodellerna — inte bara ett friflygande rotorsystem, som annonserats i fackpressen, utan verkliga helikopters.

Med detta brev vill vi komma i kontakt med stockholmarna, som är villiga att börja experimentera med helikopters. KSAK har möjligheter att få till stånd en verkligt trevlig specialövning fram på västkanten. Vi har också åtminstone ett halvt löfte om något alldeles extra i prisväg.

Eftersom några helikopterrekord ännu inte finns noterade, skall vi försöka mäta både längsta tid, största höjd och längsta flygna distans under tävlingen. Det bör alltså bli tre placeringar i den svenska rekordtabellen som extrapriser.

Den som är intresserad bör snarast möjligt meddela detta till under-
teknad. G. H. Dérantz,

1. instruktör för modellflyget.

Simis blir största flygdagen i Stockholm

Allting tyder på att Svensk-Internationella Motorflygdagen i Stockholm (SIMIS) kommer att bli årets verkligt stora flyghändelse. KSAK har lyckats plocka ihop ett mycket starkt program, där så gott som allt av intresse inom sportflygvärlden kommer att visas, och där dessutom flygvapnet kommer att göra en minst sagt dunderande insats. Tolv divisioner jämte enstaka exemplar av vapnets modernaste materiel kommer att sasa omkring i luften över Bromma under nära en hel timmes uppvisning, som chefen för första eskadern, general af Uhr, blir chef för.

Bland de största sevärdheterna blir förmodligen den »stora divisionen» blåslampor (J 28 Vampire) som kommer från F 13 och de fem divisioner Sk 14, som F 8 och F 20 släpper till. Vidare får man se den nya Sk

16 i avancerad flygning och mycket, mycket annat.

Hälften av behållningen går till flygvapnet för hjälp åt efterlevande till omkomna förare och den andra hälften avser KSAK använda för sin ungdomsverksamhet. Man räknar med en invasion av folk på Bromma den 1 juni och ett väldigt uppbåd av funktionärer (mellan 400 och 500) har trummats ihop för att sköta rulljansen kring denna flygdag, som nog blir den största som någonsin anordnats i Stockholm.

Det blir rundflygningar hela dagen med undantag av tiden för uppvisningen, som börjar 3.30 och beräknas pågå i knappt två timmar. Bl a kan nämnas att fem flygturer i B 17 kommer att lottas ut på programmen. Någoting för de verkligt flygsugna att tänka på.

Anmäl alltid flygning!

KSAK fäster klubbarnas uppmärksamhet på Luftfartsstyrelsens underrättelse A I 21 den 17/4 1947 där följande meddelats angående ANMÄLAN OM FLYGNING:

Det har framkommit att förare under flygning icke följt den plan, som blivit uppgjord för flygningen och därvid ej meddelat vederbörande trafikledning, flygklubb eller annan person, som följer flygningen, om avvikelser. Detta har haft till följd att flygplanet anmälts som saknat och att räddningstjänsten i onödan har trätt i funktion, vilket kan inverka menligt på andra nödvändiga räddningsföretag.

Luftfartsstyrelsen får härmed uppmana alla förare att alltid meddela dylika avvikelser snarast efter landning. Om detta ej göres riskerar förare att alla kostnader, som uppstått i samband med efterforskningen, kommer att uttagas av vederbörande förare, flygklubb eller företag och dessutom kan vederbörandes lämplighet som förare komma att ifrågasättas.

Alleberg får linktrainer

När detta skrives har den nye skolchefen på Alleberg just pustat ut efter en längre tids mycket spännande undran och nervpirrande tvivel. Det hugnesamma meddelandet har nämligen ingått från sjö- och stapelstaden Göteborg, att den Link Trainer, som Segelflygskolan för länge sedan beställt just anlänt från England och finns att avhämta för vidare befordran till Alleberg.

Där torde den redan stå uppmonterad när detta läses och är säkert flitigt i bruk av deltagarna i den repetitionskurs för segelflyginstruktörer, som började den 18 maj.

Linken kommer att användas såväl för A-som B-eleverna som givetvis för S-kurserna och framför allt av deltagarna i F-flygningen. De som har certifikat kommer förresten även att få tillfälle till viss utbildning i instrumentflygning i skolans Moth med DK under Bengt Bergman eller Lennart Ståhlfors, och det finns anledning förmoda att åtminstone de främsta termikrävarna kommer att kosta på sig ett eller annat pass under Mothens ljusstäta huv.

Kurserna vid Segelflygskolan ser förresten ut att bli bra belagda, så de som är intresserade av att vara med under sommaren bör anmäla sig snarast möjligt. Prospektet kan rekvideras från KSAK, Malm-skullnadsgatan 27, Stockholm, eller direkt från Segelflygskolan, Alleberg, Box 40, Falköping.

Stockholm

HYR ELEGANTA

Festklänningar. Brudutstyrlar.
Capes, svarta Kappor och Klän-
ningar uthyras!

FRANSKA MODESALONGEN

»Damernas i glädje och sorg.»

Drottninggatan 51, 1 tr. (vid Epa).

STOCKHOLM. Telefon: 11 98 39.

Obs. Även avdeln. f. uthyrn. av Herrkläder.

RÄTTA INKÖPSKÄLLAN

för allt i

Guld, Silver och Presentartiklar

på Ängbyorten är

ÄNGBY GULDSMEDSAFFÄR

R. Lindström

Vällingebyggen 7 - Ängby - Tel. 37 06 34

Förlovningsringar

DAMFRISERINGEN

Galenvägen 14 - Riksby

Utför alla inom yrket
förekommade arbeten

Ebba Svensson

Telefon 26 41 74

Tobaks- & Pappershandel

Sandhamusgatan 35 - Gärdet - Tel. 62 95 83

Tobak - Pappersvaror - Tidningar

Annonser - Telefonhytt

Inneh. EBBA ERIKSSON

Rudoffs Bilverkstäder

Telefon 44 01 75

Slussen

Stockholm

Ebba Fredholm & Co

MANUFAKTUR - KONFEKTION
SYBEHÖR

Malmplan (samma hus som Konsum)

Tureberg - Telefon 35 32 67

HEDFORS BLOMSTERHANDEL

Rindögatan 32 - Tel. 61 61 81

Kransar och Buketter

bindas smakfullt

REKOMMENDERAS

Kafé SOLSKENET

Brantingsgatan 43 - Telefon 61 04 40

GOD OCH VÄLLAGAD MAT
GOTT KAFFE

Stragnes

SPORTUR för alla åldrar

UR och OPTIK

ALLRISKFÖRSÄKRING
lämnas för varje ur!

Tureberg

Stockholmsvägen 23

Telefon 35 32 30

KUNGSHOLMS ÅKERIFÖRENING U. P. A.

EHRENSVÄRDSGATAN 1

Tel. 51 06 72, 50 06 47

Utför gatu- och byggnadstransporter,
husrivningar och schaktningar

AB Friséns Livsmedel

Arkitektvägen 1 - Abrahamsberg

Telefon 25 59 47

Rekommenderas

TÄBY Konditori

Prästgårdsvägen 5 - Telefon 2 84

Rekommenderas

sina goda tårter, småröd och bakelser

Omega, Tissot

m. fl. ledande urmärken alltid på lager.
Medlem av Sveriges Urmakareförbund.

AXEL LINNÉ • UR OPTIK

Rörstrandsgatan 15

Tel. 31 55 60

Stockholm

Stockholms närhet

Konditori

BROSTUGAN

Drottningholm - Telefon 2 08

Den idealiska platsen för Edra »Träffar»
under alla årstider. Avskilda rum för
klubbar och föreningar. Kanoter och rodd-
båtar uthyras.

Slöjdaffären Gärdesbutiken

Valhallavägen 155

Tel. 62 89 98

(mellan Erik Dahlbergsgat. o. Hedingat.)

Prima Slöjd- och Husgerådssaker

Presentartiklar, Leksaker

HELENELUNDS

Glasmästeri

Innehavare: Bertil Lagerholm

Stockholmsvägen 122 - Telefon 35 16 04

UTFÖR ALLT INOM YRKET

Sten Larssons Speceri

FJÄLLSTA - MÄRSTA

Telefon Märsta 8

REKOMMENDERAS

GÖR ETT BESÖK HOS

Konditori IWO

Bromma Kyrkväg 472 (Inv. Bromma kyrka)
Gott kaffe, goda wienerbröd och läckra
bakelser samt choklad och läskedrycker.
Gillestuga uthyras till föreläsningar och
sammankomster.

Öppet kl. 9-22

Telefon 37 22 03

INGA JOHNSON

HEDVIGSDALS

Cykel- Sport- & Leksaksaffär

Hedvigsdalsvägen 38 - Helenelund

Telefon 35 30 79

Försäljning av Union, Fram och Jagaren
och begagnade Cyklar. Cykelreparationer
utföras snabbt och omsorgsfullt. Allt i
Delar, Sport, Ugnslackering.

TYNNINGÖ

YACHT-&MOTORBÅTSVARV

Inneh. C. A. Olsson

Nybyggnader och Reparationer

Emottager båtar för vinterförvaring

Postadress Ö. Tynningö, Stockholm 1

Telefon Ö. Tynningö 23

PRENUMERERA PÅ **FLYG** NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

FLYG 11/47

31



Den 24 april 1947 flög reaktionsplanet
Gloster Meteor sträckan Köpenhamn-
Stockholm på 35 minuter. Under be-
söket i Stockholm anlidade Meteoren
SHELL FLYGSERVICE

