

Flyg



LUFTCIRKUS

av det dumdristiga slaget bildar upptakten till flygfilmen »Blaze of Noon», en historia om USA:s första postflygare.
— Reportage på sid. 18—19 —

Nr 13
1947

VÅGHALS FLÖG 16 GÅNGER
UNDER BRO I NEW YORK

45 öre

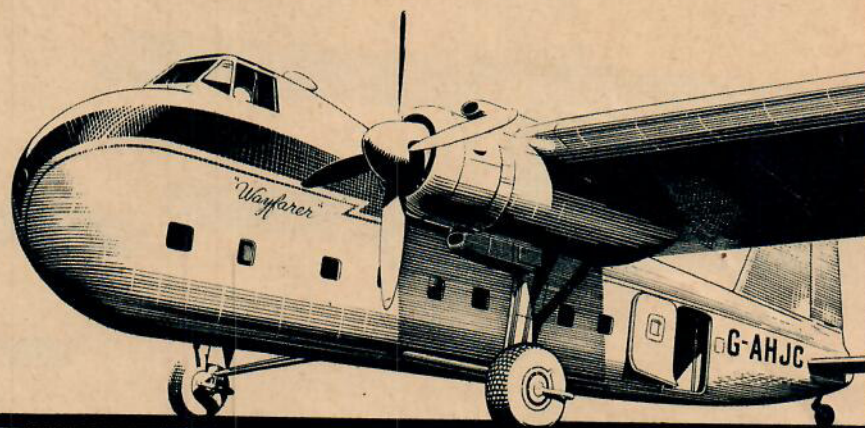
I Norge 60 öre
I Danmark 85 öre

Flyg startar brevklubb: många adresser i detta nummer

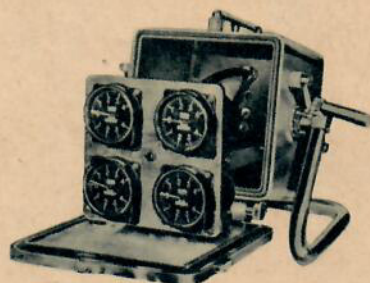
konstruktörernas kompetens ger passagerarna förtroende

750 A

Som vid alla andra tidigare former av passagerarebefordran har passagerarnas förtroende för transportmedlet ökat proportionerligt med erfarenheter och utveckling. Med tanke på säkerheten är det nödvändigt att dagens flygplanskonstruktioner starkt påverkas av önskvärdenheten att skapa och behålla passagerarnas förtroende. Bristol »Wayfarer» är anmärkningsvärd ur denna synpunkt, dess fasta landställ t. ex. är en symbol av de många inneboende säkerhetsegenskaperna i dess konstruktion och byggnad... det är ett pålitligt robust flygplan för masstransport av passagerare, i stånd att flygas med busstrafik-liknande regularitet och med god ekonomi.



THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED, ENGLAND
REPRESENTANT I SVERIGE: MR. A. REICHEL, SYNÅLSVÄGEN 14, RIKSBY, STOCKHOLM



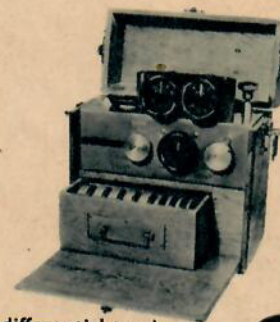
Portabel lågtryck-kammare



Kontroll-tavla



Mark II Gyro instrumentbord



Diameterprovare för differential-tryck



Selektors-ventil



Kontroll-ventiler

Konstruktörer och tillverkare av alla slag av provapparater.

BRYANS AEROQUIPMENT LTD.

MITCHAM JUNCTION • SURREY • ENGLAND

AGATONS spalt



Supermarine E. 10/44

»ATTACKER» (1946)

Ensitsigt jaktplan

Tillverkare: Vickers Armstrongs Supermarine Ltd, Southampton.

Supermarine »Attacker» är det första ensitsiga plan som utrustats med Rolls-Royce's nya reaktionsmotor »Nene» med 2 270 kg statisk dragkraft. »Attacker» provflögs redan tidigt under 1946 men inte förrän i dagarna har man bestämt att planet skall börja tillverkas i större antal. »Attacker» är Supermarine-verkens första reaktionsplan och är f 5 en direkt efterföljare till denna fabriks berömda serie av Spitfire- och Spitfirejaktplan. Det första exemplaret av »Attacker» är f 5 försett med en vinge som är praktiskt taget identisk med Spitfire-planet. Denna vinge är ju ursprungligen konstruerad för farter på omkring 700 km/t men efter vissa förstärkningar har det visat sig möjligt att använda den på »Attacker», vilken har en toppfart på inte mindre än 950 km/t. »Attacker» har en mycket elegant aerodynamisk utformning med en flygkropp som mest påminner om en cigarr. Byggnadssättet är naturligtvis helmetall.

DATA:

Spännvidd: 11,26 m.

Längd: 11,44 m.

Vingyta: 21 m².

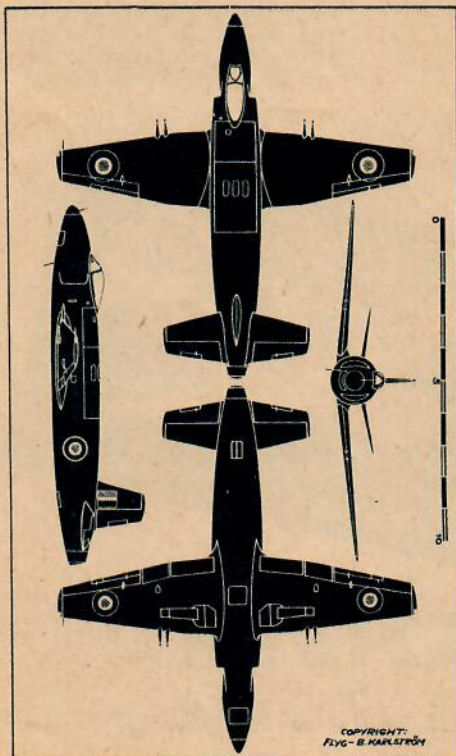
Flygvikt: (max) 5 129 kg.

Maxhastighet: 950 km/t.

Topp höjd: 14 780 m.

Flygsträcka: 1 770 km.

Beväpningsen omfattar fyra 20 mm akan samt två 450 kg bomber eller fyra 136 kg raketprojektiler.



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: Vad är detta för en flygplantyp? (Bilden nedan.) R. A.



Svar: Bilden föreställer den amerikanska transportflygbåten Martin 170 Mars som användes under kriget av den amerikanska flottan under den militära beteckningen XPB2M-1R.

Fråga: 1. Vad heter nuvarande brittiske flygattachén i Stockholm? 2. Vad heter den amerikanske flygattachén? 3. Är major Eric Raab chef för flygvapnets personaldetalj? Vpl. S. E. Bergfeldt.

Svar: 1. Wing Commander Simpson. 2. Brigadgeneral Alfred Kessler. 3. Major Raab är chef för inspektionskontoret på flygförvaltningens materialavdelning.

Fråga: 1. Jag skulle gärna vilja veta hur det gick med den amerikanska firmans Manta Aircraft Corporation liksom med deras på sin tid mycket omtalade jaktplansprojekt, som med en motor på 1 200-1 350 hk skulle kunna göra en toppfart på 700 km/t och som skulle ha en flygsträcka på 2 750 km och en fantastisk stigförmåga? 2. Har Metropolitan-Vickers, Vickers-Armstrongs och Armstrong-Whitworth något att göra med varandra inbördes? 3. Finns det något engelskt reaktionsdrivet jaktplan med benämningen de Havilland Fireflash? 4. Vilka data och prestanda har Vickers-Armstrong Warwick och Supermarine E 10/44? T. E. »Möllegården».

Svar: 1. Några officiella meddelanden om såväl firmans som dess jaktplansprojekt har inte lämnats efter 1943, varför man får anta att både bolaget och jaktplansprojektet avsnöat helt och hållet. Förmodligen var projektet litet väl avancerat i sin utformning varför det skulle ha tagit för lång tid att fullborda typen och göra ett fullgott jaktplan. 2. Samtliga dessa bolag är helt fristående. 3. Något engelskt jaktplan med detta namn har hittills inte offentliggjorts. 4. Warwick har följande data (prestanda är fortfarande hemliga): spännvidd 29,5 m, längd 21,5 m, höjd 5,6 m, vingyta 93,45 m², flygvikt 20 430 kg. Transportversionen av Warwick, exempelvis C Mk III, är försedd med två Pratt & Whitney R-2800-motorer på vardera 2 000 hk medan den militära fjärrspaningsversionen, exempelvis GR Mk V, är utrustad med två Bristol Centaurus VII-motorer på c:a 2 500 hk vardera. Data och prestanda för Supermarine E 10/44 återfinnes i »Agatons spalt» i detta nummer.

Fråga: Finns det något bombplan i det svenska flygvapnet med typbeteckningen P 5 (ej B 5)? I så fall vad har detta plan för data och prestanda? Skala.

Svar: Det har funnits ett (1) bombplan i det svenska flygvapnet med beteckningen P 5. Planet var av den engelska typen Handley Page Hampden och inköptes av flygvapnet i experimentsyfte. Sedermera har flygplanet sålts till Saab i Linköping och har nu registreringsbeteckningen SE-APD. Denna spalt i FLYG nr 3/47 innehåller data och prestandauppgifterna för P 5.

Fråga: Är propellern på SAAB B 17 av trä eller metall? Vadhällare.

Svar: B 17 förekommer med åtminstone tre olika propellertyper: SFA-byggt Hamilton Standard Constant Speed, italiensk Piaggio P 1001 samt en SFA-byggt propeller med Hamilton Standard-nav och träblad tillverkade enligt det tyska Schwarz-patentet.

Fråga: Med anledning av pressdiskussionen om flygolyckorna med Dakota-planen skulle jag vilja veta följande: 1. Vad är den tillåtna startvikten på DC-3? 2. Hur är DC-3:ans flygegenskaper på en motor jämfört med exempelvis Saab Scandia? 3. Kan en DC-3 stiga på en motor med full last?

Svar: 1. I denna flygplantyps hemland USA liksom i Sverige tillämpas 11 450 kg som max startvikt. I exempelvis England och i ett flertal andra länder tillämpas emellertid högre startvikter varierande från 12 000 kg till inte mindre än 13 200 kg. 2. Scandias flygegenskaper på en motor är förnärmigare än DC-3:ans. 3. Enligt uppgift skall DC-3:an kunna stiga på en motor med den ovan angivna flygvikten 11 450 kg men däremot inte med större startvikt.



hedrar
för
värdefullt
stöd

Linghems Spannmåls AB, Linköping.

SE-AUX

»SKYWITCH»

uthyres på Bromma per timme eller för längre färder.
Hänvändelse till herr Edlund,
tel. 28 59 78

STOCKHOLMS TEKNISKA INSTITUT

anställer från höstterminen några specialister för undervisning i flygtekniska fackämnen. Ansökan ställes till Rektor och adresseras Kungsgatan 32, Stockholm.

Förfrågningar besvaras per tel. 23 37 05

SVENSK FALLSKÄRMS-TJÄNST

Linköping, Telefon 221 24

Specialfirma för fallskärmar
Anlita vår Års-service!

OFFICE FRANÇAIS D'EXPORTATION DE MATÉRIEL AÉRONAUTIQUE

*presenterar den franska flygindustrins modernaste
sportflygplantyper*



SUD 10 Courlis. Fyrsitsigt helmetallplan med 200 hk Mathis-motor. Marschfart 230 km/t, flygsträcka 1 000 km, startsträcka 280 m, landningssträcka 110 m.

Nord 1101 Noralpha. Fyrsitsigt helmetallplan med 230 hk Renault-motor. Marschfart 260 km/t, max-hastighet 290 km/t, landningsfart 100 km/t, flygsträcka 1 000 km.



Morane Saulnier 571. Tre-sitsigt helmetallplan med 140 hk Renault-motor. Marschfart 220 km/t, stighastighet 5 m/sek, flygsträcka 1 000 km.

Nord 1200 Norecrin. Tre-sitsigt helmetallplan med 140 hk Renault-motor. Marschfart 230 km/t, landningsfart 75 km/t, flygsträcka 950 km.



Representant
för
SVERIGE:



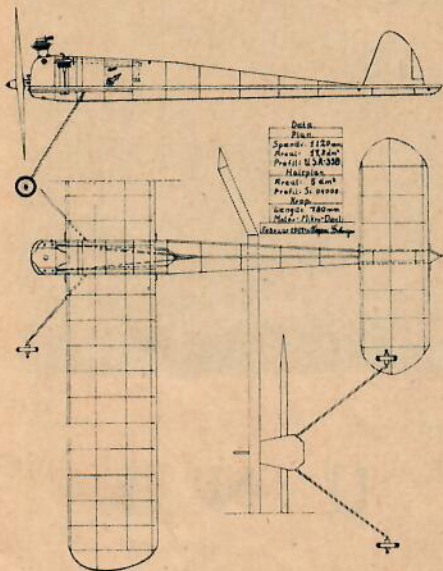
AB FLYGLEVERANSER

Arsenalsgatan 4

tel. 20 11 41

DANSK DIESELKNARR

Mogens Erdrup som gjort sig mest känd som världsrekordhållare i segelmodellklassen och som en av Danmarks bästa segelmodellflygare har nu även gjort succé med en lyckad dieselmodell som han kallar Me 27 »Kompression». Modellen har en »Mikro-Diesel» som Erdrup fick i pris för sin segelmodell »Suomi» med vilken han vann DMU:s konstruktionstävling. Fö har modellen en mycket enkel konstruktion och kan sålunda rekommenderas även för mindre erfarna modellflygare. Vingen är av typ »mangelbräda»

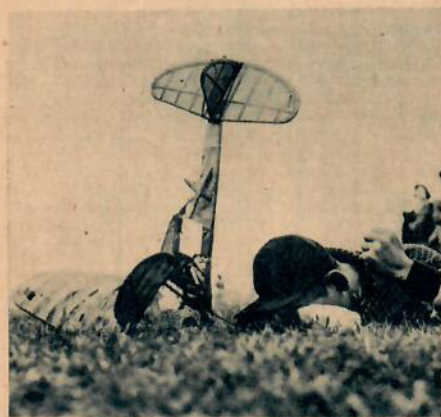


med öron och som vingprofil har Erdrup använt den tjocka speciella gasmodellprofilen USA 35 B som ger en bra stiftförmåga och relativt låg sjunkhastighet. Spännvidden är 1120 mm och vingytan 17,8 dm². Flygkroppen har ett sexkantigt 0-spant som baktill övergår till diamondform. Kroppen har en längd av 780 mm. Landstället är av mycket enkel men kraftig pianoträskonstruktion. Modellen har en totalvikt av 500 gram vilket ger en vingbelastning av 33,2 g/dm². Motorn är försedd med en timer (en vanlig självutlösare för kamera) vilken stänger förgasarröret efter 30 sek gångtid.

Med Me 27 »Kompression» erövrade Erdrup det andra danska A-diplomet för gasmodeller. **Johs. Thinesen.**

Den stora nordiska modellflygländskampen som i år arrangeras av Dansk Modelflyver Union i samband med unionens 10-årsjubileum skall äga rum i Odense och inte på jätteflygfältet vid Aalborg som tidigare meddelats. Tidpunkten för tävlingarna har däremot inte ändrats.

KRASCH



Modellflygaren kan tyvärr få uppleva även mindre lyckliga stunder. Men det gäller trots allt att inte tappa sugen . . .

FLYG 13/47



Hon sa' ja —
 Han sa' ja —
 Båda sa' ja —
 till Junex Jackets
 Och så gifte de sig
 och levde lyckliga
 i all sin tid



Säg Junex Jackets

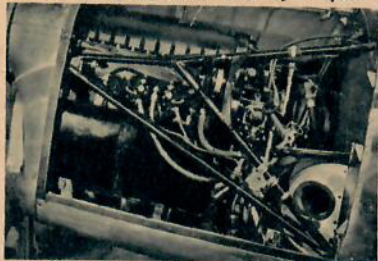
kläderna med färg

SÄLJES AV AUKTORISERADE JUNEX-ÅTERFÖRSÄLJARE ÖVER HELA LANDET

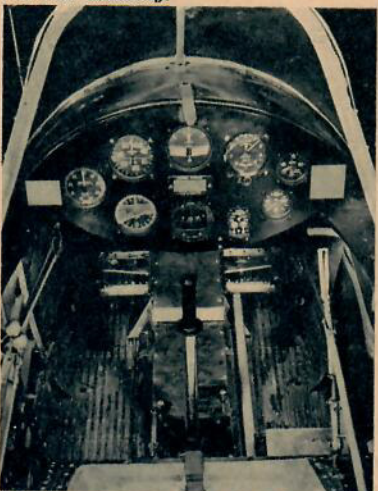
Chipmunk är tillåten för avancerad flygning och har utmärkta manöveregenskaper. Eleven har bästa tänkbara sikt åt alla håll.



Motorplåtarna är upphängda längs planets centrumlinje. Landstället har stor spårvidd, hjulbromsar och sporrhjul.



Installationen av den världsberömda Gipsy Major-motorn är enkel, robust och lätt åtkomlig.



Eleven sitter normalt i den främre sitsen. Instrumentering och styrordningar har en vedertagen och praktisk utformning.



De Havilland

CHIPMUNK

DHC 1

Det nya skolflygplanet för grundläggande militär och civil flygutbildning. Till Er hjälp med upplysningar och service står de Havillands dotterbolag och representanter över hela världen.

Helmetallkonstruktion, Gipsy Major-motor.

Startsträcka till 15 meters höjd i vindstilla	227 m.
Stighastighet vid havsytan	5,1 m/sek.
Marschfart	200 km/t.
Vfkingshastighet med utfällda klaffar	69 km/t.
Tjänstetopphöjd	5.790 m.
Absolut topphöjd	6.460 m.
Flygtid vid marschfart	3,9 tim.
Flygsträcka vid vindstilla	780 km.
Bränsleförbrukning vid marschfart	29 l/t.
Flygkilometer per liter bränsle	6,87 km/l.
Tomvikt	533 kg.
Bränsle, 114 l.	81,7 kg.
Olja, 11,4 l.	10,2 kg.
2 besättningsmän med fallskärmar	172,4 kg.
Diverse	19,7 kg.
Normal flygvikt (basis för prestandasiffrorna)	817 kg.
Maximalt tillåten för	862 kg.
Vingbelastning med 817 kg. flygvikt	50,9 kg/m².
Effektbelastning med 817 kg. flygvikt	5,76 kg/hk.
Självstart (9 kg. extravikt) kan installeras.	

THE DE HAVILLAND AIRCRAFT
OF CANADA LIMITED

Toronto



Representant: Sven Blomberg, Linnégatan 8, Stockholm.

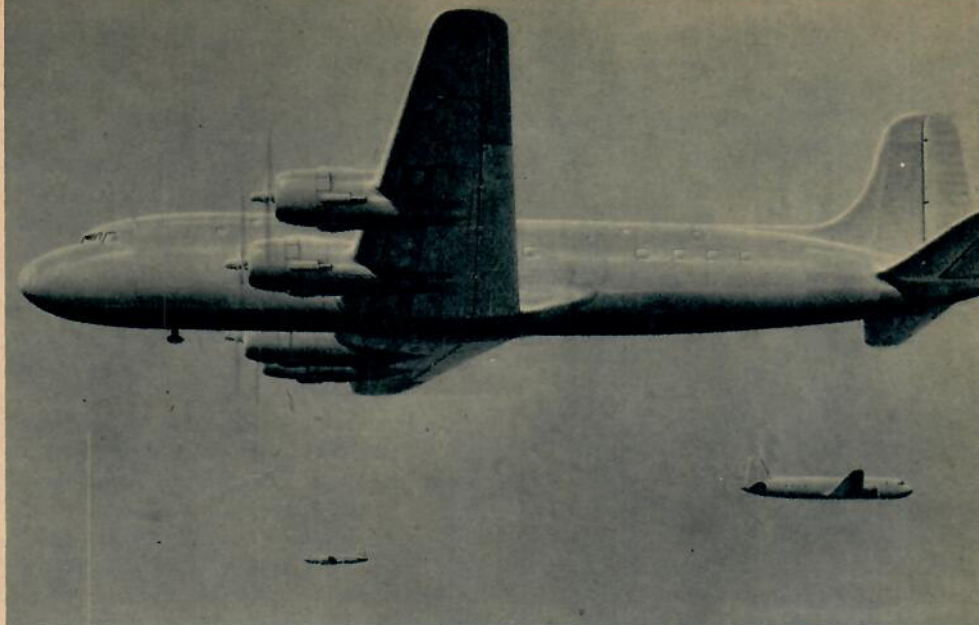


Flyg



NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

Nr 13. Årg. 25 • 19 juni—9 juli 1947



Gunnar Frösell:

”STRYKPOJKEN” STORFLYGFÄLTET

När får DC-6:orna ett lämpligt flygfält i Sverige?

Fördringarna på en flygplats för interkontinental trafik uppfylles icke av någon av våra nuvarande större civila flygplatser Bromma, Torslanda och Bulltofta. Göteborgstrakten och Skåne måste vid sidan av Stockholm anses intaga en särställning, då det gäller behovet av flygplatser. (Flygplatsutredningen 1946.)

»I detta sammanhang anser jag mig böra upptaga endast frågan om sådana åtgärder som avse att möjliggöra trafik på vårt land av den tunga och långväga trafiken. Denna fråga är utom allt tvivel den mest aktuella och för landet i dess helhet mest betydelsefulla av de olika flygplatsfrågor som under senare tid framkommit. Till flygplatsutredningens övriga förslag anser jag ställning icke nu bör tagas.» (Kommunikationsminister Nilsson i prop. 397/46.)

Detta är två avsnitt, hämtade ur högst officiella akter, och i båda understryks vikten av att vi i tid ställer om vårt hus om vi skall få vara med och leka längre fram, eller för att tala med kommunikationsministern: »Det kan nämligen antagas, att andra länder, som på ett tidigare stadium ordnat sin markorganisation, komma att i förhållande till vårt land erhålla ett betydande försprång, som kan bli svårt eller omöjligt att sedermera inhämta.»

Det kommer därför som en ren kalldusch när regeringsorganet häromdagen signalerade att investeringsinskränkningarna även och kanske i första hand skall gå ut över det allt för länge fördröjda storflygplatsbygget, där man hittills inte kommit längre än till avverkning och röjning och där det fortsatta arbetsprogrammet för sommaren och vintern inte ger plats för stort mycket mera. Entreprenadförfarandet skall inte sättas in förrän till nästa vår, då alltså banorna skulle börja byggas.

Förut har finansministern visat ett påfallande ljumt intresse — han har själv erkänt det — för denna för våra framtida förbindelser med omvärlden så viktiga byggnadsfråga. Nu synes den vara

i farozonen även vad gäller det arbetskraftsproblem, som blivit senare tidens allt överskuggande spöke. Naturligt nog är avvägningen svår, när det är frågan om så stora arbetskraftsunderskott som anmält sig det senaste året: industrien 90 000 man, skogarna 30 000 o. s. v. Man undrar ändå om det är välbetänkt att ens ifrågasätta genomförandet av Attundaplanen, eftersom en ytterligare försening med ett eller ett par år kommer att få oöverskådliga konsekvenser för våra snabba förbindelser med andra kontinenter och kanske rentav för lång tid framåt kan komma att flytta över den tyngsta trafiken i luften till andra, med flygfält mera gynnade länder.

Vi är sannerligen inte välutrustade med flygfält. Om man undantar reservatlandbanorna i Uppsala och Norrköping, kan det sägas att vi bara har en fullgod bana på Bromma och en på Torslanda, ingendera dock tillräcklig för att ta emot de tunga plan, som inom ett år kan komma att sättas in i den interkontinentaltrafiken. Malmö storflygfält heter dessvärre Kastrup, där danskarna nu, trots fem svåra krigsår, lägger ned miljoner på förbättring och utvidningar.

Norrmännen har på sin del fått underhålls- och översynsarbete på de nya Stratocruisern, och därom är intet ont att säga eftersom både norrmän och danskar bör ha skäligen avkastning på det kapital de satt in i den skandinaviska interkontinentaltrafikkoncernen. Det är bara det att vi bör akta oss så att inte Sola också blir slutstation för linjen över Atlanten och att Kastrup blir det för dem söderöver, medan Stockholm deklasseras till en tredje klassens lufthamn.

Utbyggnaden av Stockholm—Attunda är därför en angelägenhet av första storleksordningen, som under inga förhållanden bör få sättas i något slags reserv, då det till våren blir fråga om tilldelning av arbetskraft.



*Varsamhet
är en dygd
som löner sig*

Vår vinst
— Er vinst



Trafik premierar varsam körning med lägre premier.

Utöver 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.

**FÖRSÄKRINGSBOLAGET
T R A F I K**

Specialbolag för trafikrisker
Birger Jarlsq. 58, STOCKHOLM Tel. 23 22 30



marknaden. Tack vare en sund och i god tid påbörjad omställning till fredsproduktion har Saab lyckats rida ut dessa stormar i vilka flera av dess konkurrenter gått under. Trots att den femårsplan som sattes i verket 1942 och som innebar nyutrustning av så gott som hela det svenska flygvapnet nu är i det närmaste genomförd, har Saab fortfarande åtskilliga militära beställningar av betydande storlek.

Fabrikens nuvarande militära produktion utgöres av J 21A — den propellerdrivna upplagan av Saabs tvåbommade jaktplan — samt en förbättrad version av B 18B. Den nya reaktionsdrivna J 21R har sedan början av mars detta år genomgått olika prov och typen lär också ha infriat de högt ställda förväntningarna. Serieproduktionen kan väntas börja när som helst. Saabs nästa reaktionsjaktplan — den sensationellt snabba J 29:an — omges däremot fortfarande med

holm till Addis. Att förtroendet för Safiren och Saabs konstruktioner i allmänhet stigit ytterligare några grader genom denna märkliga prestation torde väl också vara självklart.

Tre Safirer till Sydamerika

Marknaden för sportflygplan i Sverige har aldrig varit något att skryta med. Därför är det naturligt att flertalet av de Safirer som hittills levererats har gått till utlandet. Undantaget utgöres av flygvapnet som köpt tio Safirer för transport av stabspersonal. Att hittills endast 16 plan levererats beror på svårigheterna med att få över de för länge sedan beställda motorerna och propellrarna från England. Sammanlagt 48 plan är emellertid byggda men av dessa står 32 och väntar på motorer. Bland de som redan fått sina Safirer kan nämnas

SCANDIA ERSÄTTER ABA:s DC-3:or

Reportage: Hans Andersson och Rolf Wall

Den sjudande aktivitet som utmärker dagens Saab gör besökaren förvånad. I utlandet, särskilt i USA, har efter krigsslutet många stora flygplantillverkare registrerat miljonförluster och i flera fall tvingats lägga ner verksamheten på grund av katastrofala minskningar i de militära beställningarna och överskattning av den civila

sekretess. Den beräknas emellertid vara klar för provflygning nästa sommar.

Som alla vet inledde Saab sitt civila efterkrigsprogram med den lilla tresitsiga Safiren — planet som nyligen med greve von Rosen som förare satte nytt världsrekord i längdistansflygning genom att flyga non-stop den 6 200 km långa vägen från Stock-

Etiopiska Flygvapnet (6), Svenska Flygvapnet (4), disponent Uno Ranch (1), direktör Gösta Franckel (1), Svenska Flygmotor AB (1), Argentina (Buenos Aires) (1) och Brasilien (Rio de Janeiro) (1). Därtill kommer demonstrationsplanet (SE-AUN) som ägs av Saab. Ytterligare 16 är emellertid sålda eller reserverade och bland köparna märks Ostermans (3), KSAK (1), Flygvapnet (6), Chile (1), direktör G. Lithander (1) och major Ligner (1). Samtidigt med Safirleveransen till Sydamerika åkte Saabs demonstrationsflygare kapten Claes Smith över för att visa sydamerikanskarna vad Saabs produkt verkligen förmår i sitt rätta element. Saabs ledning hyser f. ö. stora förhoppningar på den sydamerikanska marknaden både för Safiren och trafikflygplanet Scandia.

Bilden ovan t v togs just innan Scandia gav sig ut på sin lyckosamma demonstrationsturné runt Europa. Den belåtenhet som vid avfärden strålade ut från Saab-direktörer Ragnar Wahrgren och Sven Otterbeck var väl om möjligt ännu större vid återkomsten. — Förfrågningar från alla världens hörn har efter den remarkabla von Rosenska världsrekordflygningen med Safir till Addis Abbeba strömmat in till Saab. Förfrågningarna har emellertid inte bara gällt den landställförsedda typen utan också sjö-Safiren. Här nedan ses den flottörförsedda SE-AUN över den silverglittrande Roxen.



Scandia ersätter DC-3:orna på ABA:s inrikeslinjer

En minst lika stor succé som Safiren har man all anledning misstänka att Scandia blir när den kommer i tjänst någon gång på våren 1948. Scandia har redan varit i luften några 100-tal timmar och har hela tiden uppfört sig på det mest utomordentliga sätt. Ytterst få ändringar har visat sig nödvändiga att införas på serietypen vid sidan av den omkonstruktion av motorgondolerna som Saab ansett sig böra företa.

På den europeiska marknaden står Scan-

Betydligt mer än 800 km/t gör Saab:s första reaktionsdrivna flygplan — den från propeller- till Goblin-drift ombyggda J 21R. Ovan en lyckad bild av prototypen till J 21R, vilken provflögs den 10 mars i år med Saabs chefsprovflygare kapten Ake Sundén som förare.



dia faktiskt redan i särklass vad beträffar flygegenskaper och driftsäkerhet. Det har under den senaste tiden ytterligare understrukits att goda flygegenskaper vid låg hastighet ur säkerhetssynpunkt betyder oerhört mycket mer än exempelvis några få kilometers högre marschfart, då flyget i alla fall är så mycket snabbare än andra transportmedel. Det är enligt denna linje som Scandia konstruerats och det är glädjande att se hur flygbolagen alltmer börjar ta hänsyn till dessa egenskaper vid anskaffandet av ny trafikflygmateriel och Saab har redan fått stora beställningar på Scandia. Scandia är svenska flygindustrins verkliga mandomsprov (om något sådant fortfarande behövs?) och visar ånyo hur en svensk industri på några få år skaffat sig en framskjuten ställning över hela världen. ABA fattar i dagarna beslut om inköp av nya tvåmotoriga plan som skall ersätta DC-3:orna. Enligt ABA:s tekniska ledning håller Scandia måttet och torde bli DC-3:ans arvtagare på våra inrikeslinjer.

Pratt & Whitney bygger specialmotor för Scandia

Ett slående bevis på det förtroende Scandia åtnjuter i utlandet fick man nyligen då en kommission från Saab bestående av direktör Sven Otterbeck och chefskonstruktören ingenjör Bror Bjurströmer besökte USA. Pratt & Whitney-fabriken erbjöd sig nämligen att speciellt med tanke på en kommande upplaga av Scandia — kallad Saab-90B — återuppta arbetet med en tidigare nedlagd försöksmotor benämnd R-2180. I huvudsak är R-2180 egentligen en halv Wasp Major-motor som uppges lämna en starteffekt på 1 650 hk. Emellertid tilltror man serietypen av motorn en starteffekt på inte mindre än 1 800 hk. Denna Saab-90B är även avsedd att utrustas med övertrycks-kabin. Dessa förbättringar av planet medför en ökning av den ekonomiska marschfarten till omkring 400 km/t samtidigt som flygning kan försiggå på betydligt större höjd än tidigare. 1949 beräknar man ha denna

förbättrade version färdig för provflygning.

Saabs fredsprogram stannar emellertid inte vid Scandia och Safir. För att få full sysselsättning åt sin personal har man konstruerat en fyrsitsig bil i den lätta klassen. Det rör sig om en synnerligen välformad skapelse utformad efter den kände tecknaren Sasons eleganta penna. Bilen kommer inte att kosta över 5 000 kr. Någon direkt »folkbil» kan man alltså inte påstå att Saab-bilen blir, men det är ju heller inte meningen.

Saab-92 är namnet på den senaste svenska bilen, en fyrsitsare med 25 hästars motor. Bilen skall serietillverkas i Trollhättan.





FLYG STARTAR BREVKLUBB

Flygs redaktion får då och då motta brev från utlandet med begäran att vi ska sätta vederbörande i förbindelse med flygsinnade i Sverige. För att tillmötesgå dessa förfrågningar har vi beslutat öppna en särskild spalt i tidningen för brevväxling och andra kontakter mellan tidningens läsare och flygintrasserade i utlandet, enskilda såväl som organisationer.

Här nedan finner ni vår första lista med namn på ungdomar, vilka önskar komma i kontakt med jämnåriga i Sverige inom det eller de speciella områden av flyg som anges med våra kodesiffror. När Ni hittat någon, som skulle passa just er, sänd in kupongen på sid 27 så får ni direkt från red uppgift på vederbörandes adress. Skulle ni å andra sidan inte hitta någon i denna vår första spalt, som precis passar kan ni ändå sända in kupongen. Vi har nämligen en mängd anmälningar från utlandet, som vi inte får plats att publicera denna gång.

- | | |
|-------------------|----------------------|
| 1 = Sportflyg | 6 = Samla flygbilder |
| 2 = Segelflyg | * = Flicka |
| 3 = Stridsflyg | E = Engelska |
| 4 = Modellflyg | T = Tyska |
| 5 = Reaktionsflyg | F = Franska |

DANMARK:

Preben Salomonsen, 18 år. 3-5-6.
Svend Erik Pedersen, 16 år. 3-4-6. Önskar brev från i Malmö eller Göteborg.
Laurits Vindum, 21 år. 1.
Svend Ove Nørremølle, 22 år. 3-5. Samlar data om militärflyg fr o m 1939.
Henrik Sluhr, 17 år. 4.
I. Skovgård, 30 år. 1-3-5-6. Skalaritningar.
Mogens Vilhelmsen, 32 år. 1. Vill diskutera blindflygning med erfaren pilot.
Jørgen Hansen, 20 år. 2-5. Önskar brev från med tekn stud i södra Sverige.
Ing E. Pedersen, 25 år. 1-2-4-5. Vill komma i kontakt med ingenjör inom flygindustrin.
Bruno Enggaard, 17 år. 1-3-4-5. Bygger större modeller (skala 1:25-1:10) komplett med alla detaljer.
Erling Simonsen, 20 år. 4-5.
Børge Winther, 17 år. 6.
*Bodil Drescher, 16 år. 1-5-6.
Paul Hansen, 15 år. 3-4-5.
Jørgen Laursen, 11 år. 1-2-3-4-5-6.
John Bretton-Meyer, 15 år. 1-3-5-6.
Jørgen Bauer, 14 år. 4.
Ole Jensen, 13 år. 3-6.

FINLAND:

Olle Åkerblom, 23 år. 1-2-3-6.
*Helena Kärden, 24 år. Önskar kontakt med svensk flicka, intresserad av segelflyg.
Roger Snellman, 15 år. 4.
Göran Gros, 18 år. 1-2-4. Vill ha kontakt med norra Sverige.
E. R. Flytström, 19 år. 1-2-3-5-6. Studerar flygteknik.
Nils Katajainen, 28 år. 1-2-3. Vill brev från med jakt- och segelflygare.
Kari Arkiomaa, 11 år. 2-3-6.
Bertil Boij, 16 år. 1-2-4-6.
Aarno Uotila, 17 år. 2.
Harry Rautio, 15 år. 1-3-4-6. Önskar även byta frimärken.
Styrbjörn Mitts, 13 år. 2-4-6. Vill ha kontakt med scout, om möjligt.

NORGE:

Flygledare Bjarne Aasbø, 25 år. 1-2-4. Önskar kontakt med kollegor.
Ole Mathsen, 15 år. 2-3-5-6.

Ports på sid 27.

Thorsten Akrell:

VAD KOSTAR DET ATT FLYGA UT I VÄRLDEN?

Thorsten Akrells flygning genom Europa, Afrika och Asien mätte 12 000 km. Han var i luften 119 timmar och 20 minuter. Kostnaderna för bensin, olja, start- och landningsavgifter och hangarhyra gick på 1200 kronor — inga dyra resekostnader precis för två personer! Här ger Akrell sammanfattningsvis en del råd och erfarenheter av sin flygning. Vi antar att det leker fler i hågen att se främmande länder från luften...

Jag har med flit inte berört flygningens pappersskvorn och statistiska sida i mina föregående artiklar. Jag tror att jag kan ge en bättre överblick av viseringsfrågor, tullformaliteter, möjligheter att få bensin, erfarenheter m. m. genom att framlägga detta material i ett sammanhang.

Först och främst viseringar. Skaffa er alltid viseringar i Sverige för de länder ni planerar besöka. Naturligtvis går det att skaffa visering för exempelvis Schweiz i Frankrike, men det är besvärligare och tar ofta längre tid. Ta med ett antal, ett tiotal passfoto, det kan vara nog så besvärligt utomlands att snabbt få passfotografier. Skulle ni på grund av felorientering nödsakas gå ner i ett land till vilket ni inte har visering, uppsök omedelbart vederbörande myndigheter, i första hand polismyndigheten, och framlägg alla detaljer. Ta alltid reda på om det förutom visering behövs några särskilda handlingar till de länder ni ämnar besöka, exempelvis förhöjda försäkringspremier, överflygningstillstånd etc. Lågg upp resan i samförstånd med det bensinbolag ni använder. Jag hade Shellcarnet och Shellbensin på 51 av de 52 officiella flygfält jag landade på!

Efter varje avslutad dagsflygning, gå igenom motorn och planet, rengör bensinfiltren — det tar tio minuter, men det lönar sig! Övervaka alltid tankningen själv, både vad beträffar bensin och olja. Se till att ni får rätt oktantal på bensinen och rätt viskositet på oljan. Tanka likaså fullt varje kväll, det förhindrar kondensation i tanken, vilket är särskilt viktigt vid kall väderlek. Är temperaturen under fryspunkten så slå i en kaffekopp ren sprit när ni tankat på kvällen. Spriten har högre specifik vikt än bensinen, sjunker till botten och blandar sig där med eventuellt vatten. Blandningen sprit-vatten fryser inte och passerar obehindrat förgasaren och förbrännes. Metoden är prövad av amerikanerna under hela kriget och ha visat sig fungera perfekt. När ni tankar, yrka alltid på sämskinn i tratten, eller ännu hellre medför en egen tratt med sämskskinnfilter.

En utomordentligt viktig detalj vid en långfärd är kartorna. Det är f. n. mycket ont om kartor, men läget har lättat sedan i augusti i fjol när jag for. Nu tillhandahåller KSAK ett stort antal, Shellbolaget håller på att utarbeta ett flertal och beräk-

nar kunna förse sina kunder när som helst med kartor. Jag fann de lämpligaste skalorna vara 1:500 000 för Europa och 1:1 000 000 för havs- och ökenflygning. Försök alltid få tag på färgade kartor. Ockupationsmakterna visade mig vad beträffar kartor ett mycket stort tillmötesgående, men det är ingenting som man får räkna med. Skaffa alltid specialer över stora städer och deras flygfält, de är utomordentligt värdefulla, i synnerhet vid dåligt väder (tillhandahålls av Shell). Ta noga reda på vilket av en storstads vanligen tre à fyra fält som ni skall landa på. Kolla uppgifterna noga. Jag fick felaktiga uppgifter en gång av amerikanerna i Karlsruhe angående Kölnfältet med det resultat att min flygnings dels förlängdes med en timme, dels landade jag på



Ahrenbergscuben »Skywitch» är numera parkerad på Bromma. Fenan är vackert prydd med flaggor från de länder som Akrell genomkorsat, här ses långflygaren i egen hög person tillsammans med sitt plan.

ett fält som användes som upplagsplats för blindgångare. Vilket kan vara ohälsosamt. Flyg så mycket som möjligt på kompassen och använd »checkpoints». Det är mindre ansträngande än att hela tiden enbart orientera efter kartan. Detta gäller särskilt när det är snö på marken. Gör alltid själv alla beakningar för missvisning och avdrift, men kolla gärna med eventuell navigations-officer i tornet. Ta alltid reda på om det fält till vilket ni ämnar er har några särskilda bestämmelser. På Le Bourget får man t. ex. ej landa om man ej har tvåvägsradio, på Chiampino utanför Rom används även högervarv för vissa vindriktningar.

Så till sist några sifferuppgifter om min resa:

Sammanlagda distansen var c:a 12 000 km, flygtiden 119 timmar och 20 minuter. Här ingår dock lokala flygningar med väner och bekanta, provflygningar efter justeringar m. m., varför den effektiva flygtiden håller sig omkring 115 timmar. Kostnaderna för bensin, olja, start- och landningsavgifter och hangarhyra belöper sig på ungefär 1 200 (Forts. på sid. 22.)



Baragwanath Light Plane Club i Johannesburg har ett trevligt och trivsamt klubbhus alldeles intill flygfältet. Medlemmarna har bl a tillgång till tennis- och golfbanor och bakom huset ligger en swimmingpool.



I Kairo villade man en dag besättningen passade på att göra diverse uppköp i bazarerna. — Fr v ses färdmekanikern Algot Hjelm, kapten Hansson och styrman Enerantz framför några arabiska affärer. — På den lilla idylliska flygplatsen vid Tabora sköts trafiken av mrs (nedan) och mr Kennedy.



ABA-BESÄTTNING SOV BLAND ÖDLOR

**Egyptisk trafikledare rena parodin på flygsäkerhet.
Med ABA till det mörkaste Afrika.**

Ökenlandskap, tröstlösa men storslagna i sin ödslighet, torra savanner med små negerbyar här och var, tropiska urskogar, mer eller mindre idylliska flygfält och mestadels vackert väder är vad den kommande Sydafrika-resenären får njuta av när han sitter i sin bekväma fätölj och från 2 400—2 700 meters höjd blickar över den svarta kontinenten. En liten försmak av den planerade linjen till Johannesburg fick passagerarna och besättningen på DC-3:an SE-BBN med vilken ABA för någon tid sedan utförde sin första charterflygning i egen regi till Sydafrika. Det blev en upplevelse för båda parterna och samtidigt fick man flera värdefulla erfarenheter om trafikflygförhållandena i Afrika just nu.

— Flygningen utfördes med en vanlig DC-3:a vars utrustning dock med tanke på den påfrestande och långa resan fått diverse kompletteringar, berättar telegrafisten »Chas» Ohlsson som var med på resan. Vi hade bl. a. en extra sändare och antennavstämningsshet samt reservrör och instrument för felsökning och diverse antennmateriel i fall standardutrustningen på grund av det hastigt växlande klimatet eller av någon anledning skulle komma ur funktion. Och även den övriga utrustningen var anpassad med speciell tanke på tropiska förhållanden. Dessutom hade vi med oss två kulsprutepistoler och två pistoler — för alla eventualiteters skull.

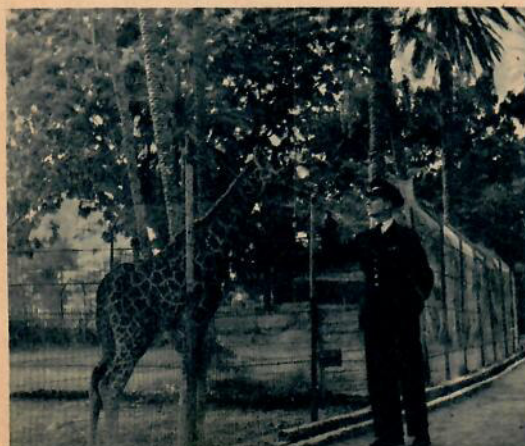
Den första kontakten med Afrika fick jag under den andra resdagen då jag anropade Al Maza-flygfältet för att begära landningstillstånd men den kontakten, måste jag säga, var inte särskilt lovande. Svaret kom efter en stund, först några ord på engelska sedan en obegriplig blandning av engelska och arabiska och slutligen hörde jag bara ett enda tjut. Upprepade förtvivlade försök att komma i kontakt med kontrolltornet blev lika resultatlösa. Att närma sig ett flygfält med den stora trafikfrekvens som Al Maza har utan att ha en aning om trafik- och inflygningsförhållandena är inte särskilt muntert och mina tankar om egyptiska trafikledare var därför inte särskilt höga, då vi flög över fältet utan att jag kunnat fatta ett ord av den blandning av tjut och arabiska med vilken Faraos sentida ättling i kontrolltornet försökte spräcka trumhinnorna på mig. I sista stund fick jag dock kontakt med en engelsman som redde upp den trassliga situationen och landningen kunde ske i vanlig ordning. Efteråt visade det sig att de egyptiska trafikledarna knappt kände till de vanligaste internationella flygtermerna och stort mer var det inte med deras kännedom om själva radioanläggningarna. Ordningen i trafiken var urusel och berodde på att RAF kort innan överlämnat anläggningarna åt egyptierna, vilka tydligen inte alls delade engelsmännens uppfattning om trafiksäkerhet. Det har bl. a. hänt att trafikledningen gett landningstillstånd åt tre-fyra flygplan samtidigt bara för att slippa besväret så fort som möjligt. En annan gång störtade ett flygplan i utkanten av fältet utan att trafikledningen hade någon aning om händelsen. Fem minuter efter att olyckan inträffat ringde en BOAC-tjänsteman och undrade varför inte brandkåren och ambu-

lansen ryckte ut — först då vaknade man i kontrolltornet. Egyptiernas sejour som trafikledare blev lyckligtvis ganska kort, ty redan när vi på återresan passerade Kairo hade man beslutat att anställa engelska tjänstemän för att få någon ordning på trafiken.

Efter en dags vila fortsatte färden vidare från Al Maza till Khartoum med mellanlandning och tankning i Wadi Halfa. Det blev en fem och en halv timmars »ökenflygning» över sand och åter sand. Jag sökte fördriva tiden med att pröva de »lokala» radioförbindelserna vilka här längre söderut visade sig vara betydligt bättre än i Kairo. De egyptiska telegrafisterna var i regel ganska bra, även om de inte kunde eller kanske inte ville samarbeta med engelsmännen. Jag försökte också få kontakt med Sverige men på grund av solfläckar och andra atmosfäriska störningar lyckades inte detta.

I motsats till vad man väntar sig av en afrikansk stad var det ovanligt snyggt och rent i Khartoum. Betjningen på restaurangerna var något av det mest charmanta jag varit med om och i det avseendet kunde Grand Hotell i Khartoum ta upp konkurrensen med vilken svenska restaurang som helst. Tre eller fyra svarta kypare vid varje bord såg till att ingenting saknades. Att vi sedan i stället för det kaffe vi beställt fick framför oss ett smörgåsbord med de mest fantastiska och kulinariska rätter som det

(Forts. på sid. 29.)



T v: I Khartoum besågs bl a zoologiska trädgården och här försöker Algot Hjelm inleda bekantskap med en giraffkalv. — T h: I Bulawayo blev denna neger ombord för att bespruta passagerare och besättningen mot malaria-flugan.



BLIND I LUFTHAVET

och nästan utan bensin!

Jag trodde en gång att det helt och hållet berodde på flygarens duglighet om en flygning skulle kunna genomföras. Den tron höll på att kosta 15 människors livet, däri inräknat mitt eget. Det är Charles C. Gilbert (i Flying), som säger detta med ett avvärjande leende för att fortsätta att berättat hur det gick till när han blev tagen ur den tron:

— Jag hade gjort turen Tokio—Manilla åtskilliga gånger och trots att det låg 3.200 km vatten mellan de två ställena hade jag kommit att betrakta trippen som en ren rutinhistoria. Ryukyuöarna ligger praktiskt taget mittsjöss och Okinawa med sina många flygfält är inte långt ur kursen — i själva verket befinner sig ett plan aldrig mer än 400 km från land på någon punkt av sträckan. Det är ganska skönt att tänka på, även om man vanligen gör hela trippen i ett skutt.

Den här turen gjordes i mars med en ombyggd flygande fästning med plats för 15 och jag hade tankat närmare 11.000 liter, tillräckligt för resans tio timmar med en ytterligare reserv av fyra att ta till i mån av behov. Väderleksrapporterna var gynn-samma och den synoptiska kartan var ovanligt fri från dessa mångfärgade underligheter, som jag innerst inne tror ha uppfunnits av meteorologerna bara för att skrämma oss från att när som helst flyga vart

GCA-magiker på marken övertygade förtvivelad pilot

som helst. På den här linjen har väderleks-förutsägelserna vid starten inte så mycket att betyda eftersom Okinawas läge gör det möjligt att få färsk rapport om hur det ser ut resten av sträckan.

Men vi blev sena i starten — det var svårt att få ihop alla passagerarna — och det gjorde att klockan var över 14 när vi var i höjd med Ryukyu, där jag anropade Okinawa för att få vädret. På Okinawa svarade de att de varit utan förbindelse med Japan i över 24 timmar, och det förvånade mig inte. Jag hade i själva verket länge väntat på någonting i den stilen sedan demobiliseringsprogrammet praktiskt taget helt och hållet berövat oss tränade radiomän. De förr så perfekta radioförbindelserna hade förvandlats till en enda röra. Snabbt utbildade män, som sänts från USA för att avlösa sina kamrater, gjorde visserligen sitt bästa, men det är inte för mycket sagt om man påstår att trafiken växt dem över huvudet.

Om väderleksutsikterna i Manilla varit

det allra minsta tvivelaktiga skulle jag hellre landat på Okinawa än att fortsätta för att söka göra en nattlig landning i Tokio under förhållanden som ur meteorologisk synpunkt var tvivelaktiga. Men som det nu var fortsatte jag och bad Okinawa meddela Atsugi flygplats invid Tokio min beräknade ankomsttid.

Fem timmar senare var vi mitt uppe i en våldsamt snöstorm och hade drivits långt ur kursen av en 110 km sidvind. Mörkret hade fallit för en timme sedan, och jag hade stora svårigheter att få radioförbindelse med Atsugi. Först på några och 30 km avstånd fick jag kontakt och begärde vädret. Det lät ingenting vidare:

— Army 3411 från Atsugi kontrolltorn med väderleksrapporten: Molnhöjd 30 m, sikt under 1,5 km, markvind nordlig 40 knop byig, kraftiga regnbyar.

På en enda gång kände jag mig väldigt övergiven, där jag satt vid kontrollerna. Det fanns tre fält kring Tokio, alla tre inom en radie av 30 km... Atsugi måste ha tänkt på samma sak — det tog bara ett ögonblick innan jag hade dem i lurarna igen med landningsförbud för alla tre. Bensinen räckte inte tillbaka till Okinawa, men det fanns fyra andra alternativ inom ramen för mitt bensinförråd. Jag ropade an kontrolltornet igen och bad om vädret i Osaka, Sendai, Kenoya och Iwo Jima. Vid det laget hade vi redan passerat Atsugi på 3.000 m höjd och vänt för att än en gång gå över fältet med sydlig kurs och i full snöstorm. Nedisningen var så pass kraftig att det inte ens lönade sig att titta på de isvalkar som satte sig kring kylarkåpor, vingframkanter och antenn.

Radiokompassen lekte hund-jagande-svansen, och isbeläggningen gjorde det omöjligt att använda annat än ultrakortvågen — radiopyren gjorde sig bara hörd någon enstaka gång som ett sakta jämmer, men jag försökte i alla fall så gott sig göra lät att hålla mig utmed den dyrbara strålen. Atsugi kontrolltorn bröt än en gång tystnaden, men bara för att öka mina bekymmer. Alla alternativen hade landningsförbud utom Iwo Jima, men det senare berodde på att de förgäves sökt förbindelse med den lilla ön. Som en liten tröst kom på slutet att man hade larmat GCA*) som stod på sina poster. Jag hade ett svagt minne av att någon gång ha läst någonting om det underverk som kallas GCA, men just nu sade det mig inte ett dugg, även om mina tankar förstrött sysslade med en instruktionsfilm som dillat någonting om en karl som pratade ned ett plan. Jag skakade på huvudet — det där var bestämt ingenting för oss.

Olyckligtvis var jag fortfarande av den uppfattningen att det endast och allenast berodde på flygaren om det skulle gå att lycka-

(Forts. på sid. 22.)

* GCA = Ground Control Approach, ett blindlandningssystem, där operatören på marken med hjälp av radar och radio lotsar ned ett plan.

60-åring klarade A-diplom siktat nu mot B

Härnösands flygklubb tillhör dem som bygger på en verkligt stabil grund — som stöttepelare har den nämligen 60-åriga montören Einar Larsson, en herre med så utpräglat flygsinne att han trots sina sex decennier på nacken och således egentligen uppe i pensionsåldern klarat sitt A-diplom elegant på 20 starter och nu siktar mot B till att börja med.

Liksom hela Härnösands segelflygar-garde är han aktiv modellflygare och ledare för modellflygklubben alltsedan den bildades. Han är något av ett fenomen. Einar Larsson, plig och lekfull som en pojke men samtidigt i besittning av den ansvarskänsla och det goda omdöme som en ungdomsledare måste ha. Så gott som varje tisdag och fredag i flera år har han undervisat den ena årgången härnösandspojkar efter den andra i konsten att bygga modellplan, och när det blev aktuellt med glidplanbygge tog han också på sig jobbet att övervaka det. Men han är inte bara praktiskt lagd — han är också idealist och tror fullt och fast på att flyget skall föra världens alla folk närmare varandra. Han är heller ingen »far-bror» för sina pojkar, de är du med honom precis som med sina jämnåriga, och överhuvudtaget tycks de 60 åren inte alls ha bitit på honom. När han tog sitt A-diplom på Midlanda bodde han i tält hela tiden — »det är så varmt inomhus», förklarade han, och redan ett par veckor efter, det snön försvunnit i Härnösand i år



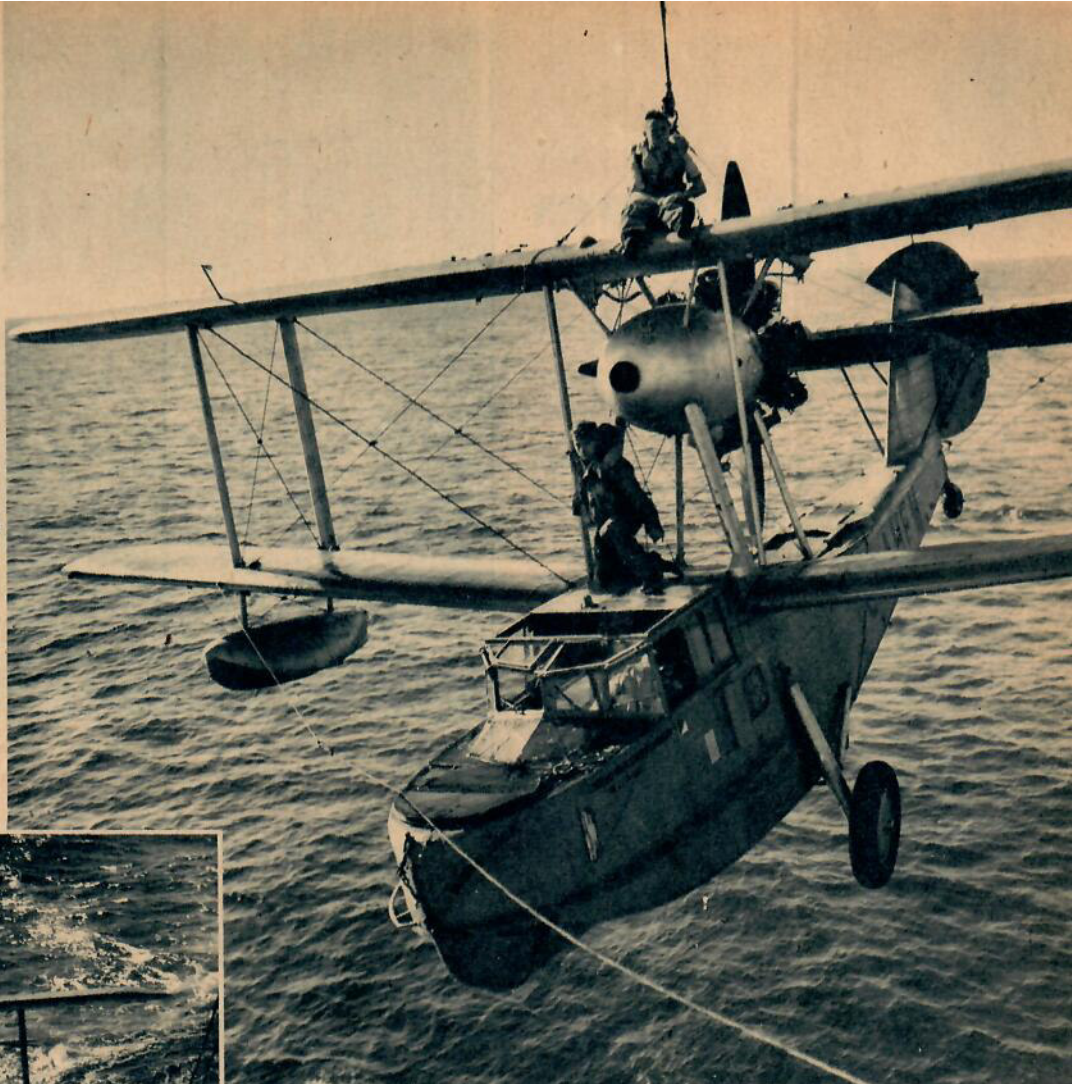
60-årige Einar Larsson, drivande kraft i Härnösands modellflygklubb och A-diplomat.

kunde man se honom ligga ute vid havet och bada...

När han skall fortsätta och ta B-diplomet vet han inte — det är svårt få tiden att räkna till — men att det blir en vacker dag tvivlar ingen på, ja, varför inte rent av certifikat? Man kan aldrig veta.



Ovan: En val styckas, en bjässe på 105 ton, som först iakttogs från en av de flygbåtar som i experimentsyfte nyligen assisterat vid valfångsten i Sydatlanten. — T h: »De flygande valjägarna» använder engelska Walrus-flygbåtar, av vilka vi här ser en hissas upp efter en spaningstur.



T v: Ett av flygplanen har just lagt till på en flotte som följer med valbåten och underlättar uppvinschningen av planet på däck. — T h: Flygbåtarna startas från en katapult.



Nedan: En närbild av den kraftiga katapultvagnen, med vilken planet skjuts ut från valbåten.

FLYGARE JAGAR VAL

Ett norskt experiment i Sydatlanten

När norrmännen satte in det flytande valkokeriet »Balaena» i valfångsten i Sydatlanten beslöt man att ta med tre Walrusflygbåtar, och för det ändamålet byggde man en hangar på akterdäcket för två flygplan med reservdelar. Flygbåtarnas uppgift var att spana efter val och undersöka isförhållandena. Besättningen var sänär som en norrmann helt engelsk. En av flygplanen stationerades i Kapstaden där det fanns till hands som reservplan.

Till flygbåtarnas utrustning hörde en flotte som kunde sänkas under vattenytan och på vilken flygplanen gick upp innan en krok sänktes ner och planen hissades upp på däck.

Då flygplanen skulle ut på uppdrag användes givetvis katapultstart. Piloten på planet stod hela tiden i radiokontakt med kokeriet och släppte ned rökbomber över den plats där han siktade val, varefter den närmast liggande valbåten gick till attack. Från flygplanet kunde man naturligtvis inte skjuta några valar, då en val i genomsnitt väger 100 ton och blir mycket vild så snart den får en harpun i kroppen. Men det var ju heller inte meningen. Flygbåtarna gjorde 23 uppstigningar och var i luften jämt 100 timmar. De var ibland upp till 20 mil från kokeriet och i klart väder var det möjligt att upptäcka valarna från 3 000 meters höjd.

Experimentet med att använda flygbåtar i valfångsten slog så väl ut att åtskilliga valfångare redan undersöker möjligheterna av att skaffa sig liknande flygplan.

Reportage: Hans W. Reymers.



FLYGREKORDEN FALLER!

Miles M 52 som super- modellplan

Geoffrey de Havillands död var ingen följd av oförsiktighet. Man visste att det var utomordentligt riskfyllt att flyga med hastigheter som närmar sig ljudets och gick varsamt fram med försöksprogrammet. Efter olyckshändelsen har man blivit dubbel försiktig och kommer i Storbritannien att i största möjliga utsträckning använda fjärrstyrda modeller för det fortsatta arbetet.

Ministry of Supply förordade byggandet av 24 stycken sådana modeller som torde vara de första flygplanen i världen som verkligen uppnår och överskrider ljudhastigheten. Genom en riklig instrumentering och filmupptagning av flygningarna hoppas vetenskapsmännen att med deras hjälp kunna bilda sig en riktig uppfattning om vad som i själva verket händer i dessa höga hastigheter. Tidigare har man försökt erhålla mätvärden genom vindtunnelförsök. Frånsett de fantastiska fläkteffekter som erfordras för att nå strömningshastigheter av denna storleksordning i en vindtunnel är emellertid sådana försök vid överljudshastighet omöjliga därför att kompressionsvågorna från en försöksmodell i tunneln reflekteras mot tunnelns egna vägar och förtydligar resultaten. Enda möjligheten är att göra prov under fri flygning.

De första sex av dessa 24 flygplan är modeller i skala 3:10 av Miles 52 som byggs av Vickers-Armstrong. De första i serien får en tillnärmelsevis rak vinge och sedermera kommer man att undersöka mer eller mindre utpräglade pilformer. Vingen byggs massiv av mahognylameller medan materialet i stjärtpilen är skiktat björkträ. Vingnosen och bakkanten är försedda med



För att göra försök vid överljudshastigheter har engelsmännen byggt 24 flygplansmodeller skala 3:10 av Miles M 52.

infällda skoningar av lättmetall, som har den dubbla uppgiften att skydda trävingen och tjänstgöra som antenn för den radarutrustning som användes för hastighetsmätning. Kroppen är en lätt stålcyllinder och innehåller förutom en mycket riklig instrumentering en vätskeraket med en största dragkraft av ungefär 360 kilo motsvarande 1800 hk vid 1440 km/t. Drivmedlet består av två vätskor innehållande bl. a. metylalkohol, väteperoxid och vatten som inmatas av komprimerad luft från en flaska med 36 atmosfärers begynnelsestryck.

Som förmedlande länk mellan instrument och observatörer har man konstruerat en ny form av radio, kallad telemeter, som samtidigt kan sända sex stycken instrumentavläsningar på sex olika våglängder. Med hjälp av dessa hoppas man kunna göra alla intressanta avläsningar från marken eller från ett följande flygplan.

På grund av aggregatets korta drivtid låter man inte modellerna starta från marken utan för dem upp till lämplig höjd med hjälp av ett Moskquitoplan. På 11 000 m höjd och vid 650 km/t släpps modellen och lägges i en brant dykvinkel med hjälp av autopiloten. Efter 300 m höjdförlust planar modellen ut och raketerna startas. Efter 18 sek beräknas modellen ha uppnått ljudhastigheten och efter ytterligare 50 sek är hastigheten ungefär 1450 km/t. Längre drivtid har inte aggregatet varför raketerna sedan stannar och modellen minskar hastigheten för att med autopilotens hjälp styras ned i havet där den inte kan göra någon skada. Man förlorar sålunda ett flygplan vid varje försök.

Under de första flygningarna kommer man att försöka följa modellen med en Gloster Meteor som kommer dykande från stor höjd. Eftersom den största svårigheten med snabba flygplan hittills har varit roderkontrollen skall Meteorens förare särskilt observera tendenser till roderfladder eller andra fenomen som kan tänkas inverka på stabiliteten. Men får hoppas att britten inte sväljer kamelen och silar myggan härvidlag, d. v. s. att modellen klarar sig medan Meteoren med föraren blir ett offer för de okända krafterna.

I motsats till de amerikanska experimenten med Bell XS-1 behöver britten inte gå varsamt fram med dessa modeller. De är byggda för att offras och kommer att omedelbart sättas in på sin huvuduppgift: att utforska tröskeln till det okända området. Försöken skulle ha börjat i november 1946 men har förmodligen blivit uppskjutna eftersom inga uppgifter om deras utförande har varit synliga i pressen. I vilket fall som helst verkar det som om brittena fortfarande skulle kunna behålla försprånget när det gäller forskning och praktisk erfarenhet av snabba flygplan. Man går till verket med sedvanlig respekt för vad man inte vet; en av de ledande vetenskapsmännen uttryckte nyligen: »Vi vet inte vad vi kommer att få för resultat. Våra första modeller kanske bryts sönder i luften eller också vägrar telemetern att lämna ifrån sig några mätvärden. Men vi skall hålla på tills det fungerar.»

C. B.

På larvfötter

Fairchild-fabriken i USA har konstruerat ett nytt slags landställ för det militära transportplanet C-82 Packet. Som framgår av teckningen har de tre hjulen bytts ut mot larvfötter vars utformning påminner om traktorbanden på en stridsvagn. En liknande anordning har tidigare framgångsrikt prövats på ett attackplan av typen Douglas A-20 och visat sig ovärderlig på dåliga flygfält.



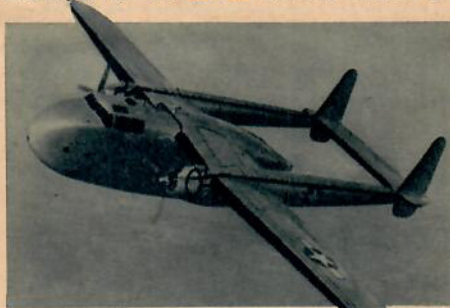
Amerikansk avisningsmetod

En ny metod för att förhindra nedisning av flygplan har utexperimenterats i Förenta Staterna, närmare bestämt vid flygstyrkornas isförsöksstation i Minneapolis i Minnesota. Anordningen består av ett på flygplansvingarna anordnat rörsystem, genom vilket varmluft från flygmotorerna inledes.

Till en början infördes systemet på ett transportflygplan av typen Fairchild Packet vilket använts i ett av de för nedisning mest utsatta trakterna på Nordamerikas västkust. Den värmemängd som erfordras för att effektivt förhindra nedisning av nämnda flygplan motsvarar den värme som åtgår för att hålla temperaturen uppe i icke mindre än 20 femrumsvillor på vintern.

Problemet med att ordna uppvärmningen erbjöd stora svårigheter. Det var många faktorer som man inte kände till och som man först efter ingående försök fick klarhet i.

Ehuru saken synes vara tillfredsställande löst på Packet erbjuder olika flygplanstyper vart och ett sitt speciella problem beroende på storlek och form, utplacering av lamellerna, den erforderliga värmemängden etc. Då det är otänkbart att tillämpa samma system på alla flygplan, har man satt i gång med omfattande vetenskapliga undersökningar för att utröna dels hur nedisning

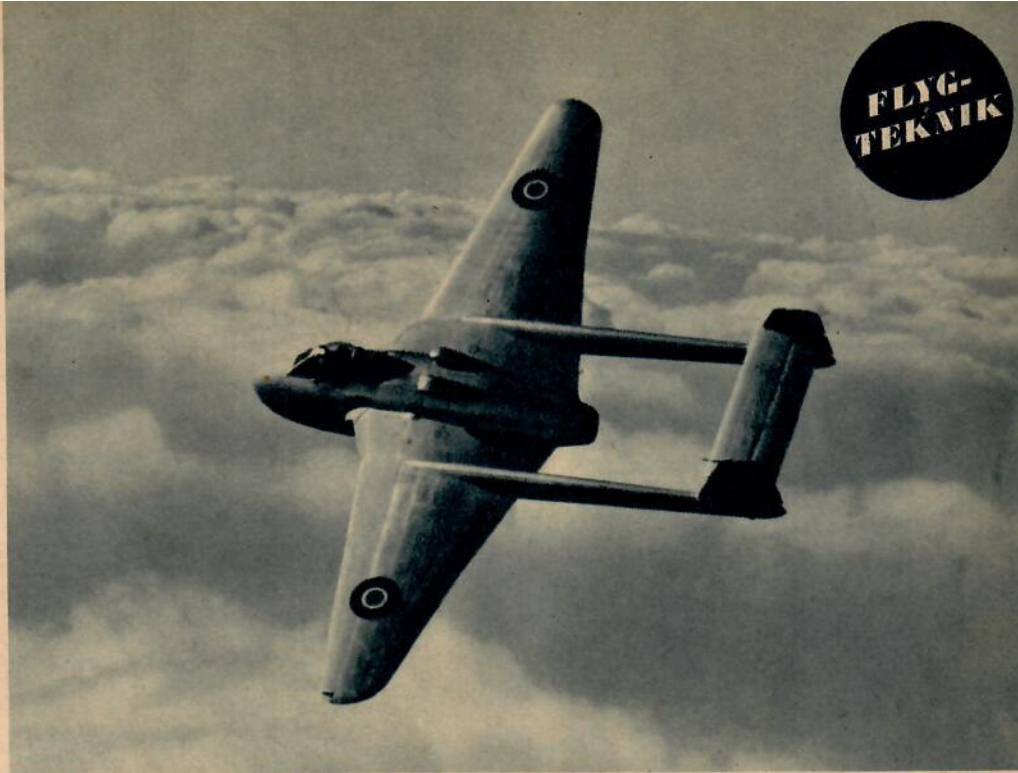


Den förenklade teckningen visar hur uppvärmningsanordningarna i princip är arrangerade på det amerikanska transportplanet Fairchild »Packet».

exakt tillgår och dels hur rören skall tillämpas på flygplan av varierande typ. För detta ändamål har man inuti vingarna installerat icke mindre än 200 stycken radiotermometrar, som i varje ögonblick anger temperaturen av de uppvärmda partierna. Andra termometrar registrerar den yttre temperaturen med kompensation för den inifrån kommande värmen. En mängd kameror fotograferar vattendropparna, då de träffa flygplansvingen. På detta sätt kan man konstatera temperaturen på vingen när dropparna träffar den, och hur lång tid det tar innan det fryser till is.

Andra instrument mäter storleken av snöflingor och vattendroppar och även antalet. För att uppfånga snöflingor finns sålunda anordningar på rör som fångar snöflingorna och håller dem kvar tills de träffar en liten glasskiva, där de sedan fotograferas. Ännu mindre instrument finns för uppfångande av enskilda vattendroppar.

Vidare finns en fotoelektrisk cell och en strålkastare, vilken senare belyser hela vingytan. Genom den förra kan man räkna dropparnas antal. Dropparna bryter ljuskäglan då de passerar genom den, varefter man beräknar det genomsnittliga antalet droppar.



I EXPERIMENTSYFTE HAR ETT ENGELSKT JAKTPLAN av typ de Havilland Vampire utrustats med ett Rolls-Royce Nene-aggregat. Med denna motorinstallation har planet fått be-teckningen Vampire II. På grund av den dubbelsidiga kompressorn på Nene har det varit nödvändigt att anlägga ett par extra luftintag ovanpå flygkroppen (på de Havilland-fabriken benämnda »elefantöron») för att erhålla en jämn fördelning av luften. Någon direkt ökning av farten har det inte blivit, men däremot har stig- och startegenskaperna förbättrats något. Den stora fördelen med att flygplan och motor på den ursprungliga Vampire konstruerats och byggts av samma firma har emellertid medfört att man (i stället för låta Vampire-Nene-kombination bli standard i RAF) kommer att seriebygga en ny version av Vampire, kallad Mark III, utrustad med en reaktionsmotor av typ Goblin III som ger mer än 1 500 kg dragkraft. Toppfarten med Goblin III-motor överstiger 900 km/t mot den ursprungliga Vampire I-typens 860—870 km/t. Vampire II har t ex helt nyligen satt ett inofficiellt rekord i höjdflygning för reaktionsplan genom att uppnå 15 555 meters höjd.

REGN OCH SNÖ FRÅN FLYGPLAN

Laboratorieingenjörer vid General Electric i USA lyckades i mitten av november framställa en snöstorm genom att bombardera ett vanligt cumulusmoln med kulor av kolsyra som släpptes från ett flygplan.

Dr. Irving Langmuir som är biträdande laboratoriechef uppgav för FLYG:s medarbetare att ett enda flygplan på detta sätt kan belägga vidsträckt områden med snö. Metoden som upfunnits av Vincent Schaefer, också han en General Electricingenjör, väntas få betydande konsekvenser. Man har redan inlett försök som syftar till att låta molnen producera nederbörd i torra områden där sedan konstbevattning kan utföras. Snö väntas kunna produceras för vintersportorter under turistsäsongen och snömoln över städer fås att avlämna sin nederbörd över landsbygden och därigenom eliminera storstädernas snöskottningsproblem. Man väntar också att metoden skall få positiva följder för trafiksäkerheten i luften genom att oskadliggöra moln som nu orsakar besvärande isvillkor.

Dr. Langmuir uppger att det första konstgjorda snöfallet lyckades onsdagen den 13 november då ett flygplan som flög in på fyra tusen meters höjd över Greylock Mountain i västra Massachusetts överförde ett moln till snö som sedan föll 1 kilometer. På grund av den utomordentligt torra luften över Greylockberget avdunstade snön på lägre höjd. Tre kilo kolsyreiskulor släpptes ner genom molnet. »Efter två minuter började strömmar av snö falla från molnets undersida», uppger Dr. Langmuir.

Langmuir förklarade att iskulorna förvandlar vattendropparna i molnet till is. Värmen som avgår genom att vattnet avkyles producerar ett meteorologiskt uppror som möjliggör processen att fortsätta som

en kedjereaktion och dra mer och mer fuktighet till den aktiva regionen.

Langmuir anser att en enda kolsyreiskula, av ungefär en ärtas storlek, som släpps 600 meter genom luften kan producera tillräckligt med iskristaller för att utveckla flera ton snö.

Ulvén.

RYMDSKEPP FÖR RESA TILL MANEN. Bilden visar hur en brittisk vetenskapsman tänkt sig utformningen av ett atomdrivet »rymdskepp» som skulle kunna avverka resan till månen på två—fem dagar. Mr Warnett Kennedy har konstruerat en modell av sitt »rymdskepp» med en diameter på c:a 1,5 meter. Mannen under »rymdskeppet» är konstruktören W. Kennedy.





Karl-Erik Övgård omedelbart efter uthållighetsrekordet med Olympia på 21 timmar och 46 minuter den 12 juni 1944.

Det har blåst upp hangvind på Älleberg. Alla som varit där vet vad det betyder. De sista dagarnas tröstlösa ostvind med regn och dimma glöms på ett ögonblick. Det har klarnat, och vinden har gått över på sydväst. Den är visserligen litet »spetsig» än, men den är hård och ser ut att bära bra. Av alla tecken att döma tycks den fortsätta att vrida upp mot väst. Det första planet står redan färdigt på bryggan. Allt är klart för start: repet ligger där, och pojkarna står och väntar på att få hugga i.

FEMTIMMARSPROVET

— fakirkonst eller idrottsprestation?

Av Karl-Erik Övgård

Det är bara en som saknas: Lasse som skall göra första starten.

Var är han? Man börjar bli otålig. Jo, äntligen kommer han. Han har varit inne på restaurangen och ätit ett extra skrovsmål. Och vilken utrustning har han inte med sig! Till sist lyckas man dock få ner honom i planet tillsammans med smörgåsarna, läskedryckerna, apelsinerna och chokladen.

Vid repen färdiga! Sträck! Spring! Loss! Äntligen är Lasse i luften, så man kan få upp nästa plan på bryggan. Lasse vänder på föreskrivet ställe, och sen ligger han och flyger fram och tillbaka. Det är precis samma svängar varenda gång. Det är ingen flykt över flygningen. Man kan se norrifrån, hur tråkigt han har där uppe. Han flyger bara för att minuterna skall gå. Efter fem timmar och lika många minuter är han nere, sträcker på benen och gäspar: »Vad skönt att ha det här överstökad». Han ser ut som en martyr.

Skall vi ta och fundera ett tag över femtimmarsprovet och framför allt litet över Lasses flygning. När man instiftade proven för Silver-C för cirka femton år sedan, så ansåg man dem vara mycket svåra, ja kan-

ske svårare än vi i dag tycker att proven för guld-C är. Utvecklingen har gått framåt sedan dess. Vad som då var toppresultat betyder numera kanske en vanlig enkel flygning.

Vad är då Silver-C i dag? Enligt min mening helt enkelt segelflygarens idrottsmärke i silver. Nu finns det många, som anser att uthållighetsprovet har ringa värde.

(Forts. på sid. 25.)



Se inte ut som en martyr!

27.000 passagerare i Västeråsplan

— Vid ett tillfälle tog vi 27 000 passagerare i en Norseman mellan Göteborg och Stockholm, flygningen gick charmant och det var faktiskt bara ett fåtal som inte överlevde, förklarar Aros-Flyg-chefen, greve Didric Cronstedt, då FLYG hör sig för om Västeråsbolagets verksamhet just nu. Passagerarna var akvarie- och guldfiskar, och det visade sig att flygtransporten var hälsosammare än båt och tåg, ty dödlighetsprocenten var avsevärt mindre i luften.

Guldfiskar är eljest inte våra vanligaste passagerare, fortsätter greve Cronstedt, vi flyger i första hand bergslagsindustriernas folk, ingenjörer och andra som vill komma fram snabbt på tjänsteresor. Vi har två Norseman för det ändamålet, en på hjul och en på flötörer, och mellan taxifygningarna rundflyger vi rätt flitigt.

Västerås är en flygsinnad stad, vill jag framhålla, vi har således ännu inte behövt betala några start- och landningsavgifter på flygfältet vid Johannisberg där vi utom en Norseman har två Swiftar, en Moth och en Cub. Fältet tillåter nu starter på över 1 000 meter i alla riktningar och förslag har gjorts upp till att bygga ut fältet och anlägga hårdgjorda banor. Det är förresten bara en tidsfråga när det blir flygplansslip där, och då blir flygfältet ett av de få fält i landet som har slip i anslutning till fältet.

Aros-Flyg kan 10-årsjubilera i år, »men», säger greve Cronstedt, »vi vill ha en ännu större flygplanspark innan vi börjar dela ut några medaljer». Bolaget är emellertid framåt — vem har inte sett en »Aros-maskin» på någon av de mellansvenska flygdagarna! — och det kanske inte dröjer så länge förrän det blir medaljutdelning i alla fall...

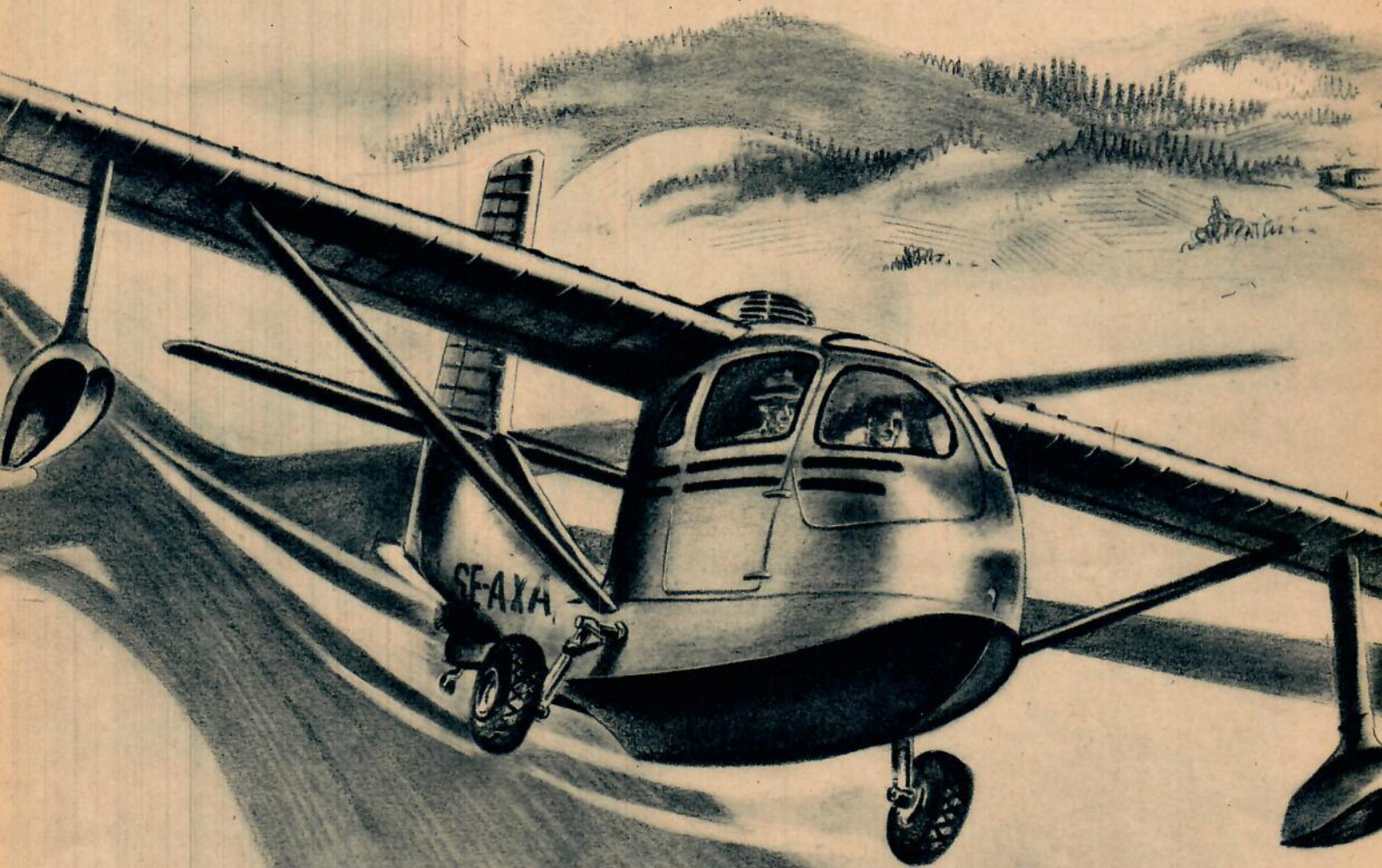
Ixe.



T v: Greve Didric Cronstedts maka undrar om hon inte får följa med upp i Swiften, för vilken Aros-Flyg är generalagent. — Nedan: Aros-Flyg anlitas ofta för godstransporter av bergslagsindustrierna.

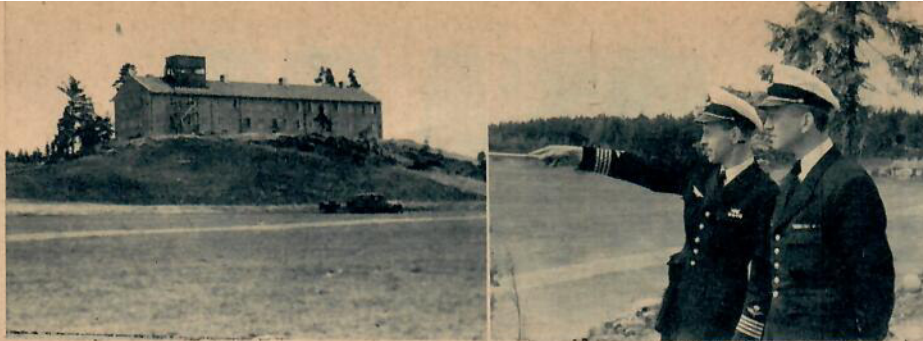


EN GOD START...



framåt och uppåt....





Kanslihuset med kontrolltornet har ett idealiskt läge på en av kullarna kring flygfältet. Redan nästa sommar kommer schaktningarna att grönska av gräs och buskar och husen kläddas i vildvin. — T h blickar flottiljchefen överstelöjtnant Björn Lindskog (t v) och regementsofficeren major Ake Söderberg ut över »Sveriges vackraste flygfält».



Nedan t v: De gamla torpen på flottiljområdet har pietetsfullt restaurerats och används nu som tjänstebostäder. — T h: Det trevligt inredda markenteriet ligger inbäddat bland granarna.

FLYGFLOTTILJEN FICK SAMLINGSSAL AV VÅR HERRE

I en av Stockholms vackraste omgivningar, inbäddad i lummig grönska mellan små bergsknallar ligger Sveriges nyaste flygflo tt ilj, F 18 eller Kungl. Södertörns flygflo tt ilj som den även heter. De första spadtagen på flygfältet som ligger några kilometer från Tullinge togs på sommaren 1943 då man började med att torrlägga den nio meter djupa Mört sjön som låg i vägen för en startbana. Fältet som är ett av landets största militärflygfält, där ena banan mäter över 2 000 meter, är nu i det närmaste färdigt men runt omkring i skogsbackarna pågår arbetena med hangarer, verkstäder, bostäder och andra anläggningar ännu för fullt. Flo tt iljen får bl. a. en bergshangar av imponerande dimensioner och förutom de vanliga hangarerna och översyningsverkstäderna har man även en egen monteringshall. Om någon vecka blir matsalen färdig och då kommer man att införa en helt ny och säkerligen uppskattad utspisningsmetod. Gossarna blir serverade vid i förväg dukade småbord av flickor som kör omkring med maten på små vagnar. Någon samlings sal med gav inte regeringen för den i övrigt välförsedda flo tt iljen men den fick i stället en till skänks av Vår Herre. I en glänta i tallskogen på toppen av en kulle bland flo tt iljens anlägg-

ningar har naturen skapat en stämningsfull amfiteater där flo tt iljchefen, överstelöjtnant Björn Lindskog, samlar sina pojkar till föreläsningar och diskussioner. Att detta kamratliga »snacket på berget» gillas av flo tt iljen behöver man inte tvivla på.

Kontakten med den angränsande byggen är den bästa. För någon tid sedan var det stort saftkalas på F 18 för elever i Tullingeskolans högsta klass som var ute och tittade på anläggningarna. Samtidigt överlämnade flo tt iljchefen ett vackert diplom med sigill och band som berättigar den elev som efter allmän omröstning fått vitsordet »skolans bussigaste kamrat» att följa med honom på en valfri flygning 75 km inom flygområdet.

Den 5 maj ryckte den första kullen värnpliktiga in på F 18. Det är gossar från Södermalm och Södertäljetrakten och trivseln är det inget fel på — hur skulle det vara annars under ledning av en flo tt iljchef som sköter sitt kall enligt principen »var gladare, så arbetar du bättre».

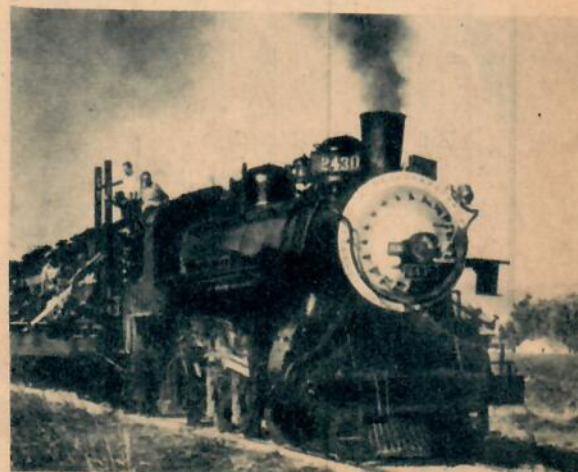
F 18 som är den på sin tid i riksdagen så omdebatterade sjunde jaktflo tt iljen har f. n. en division J 22:or, men kommer så småningom att få reaktionsplan.

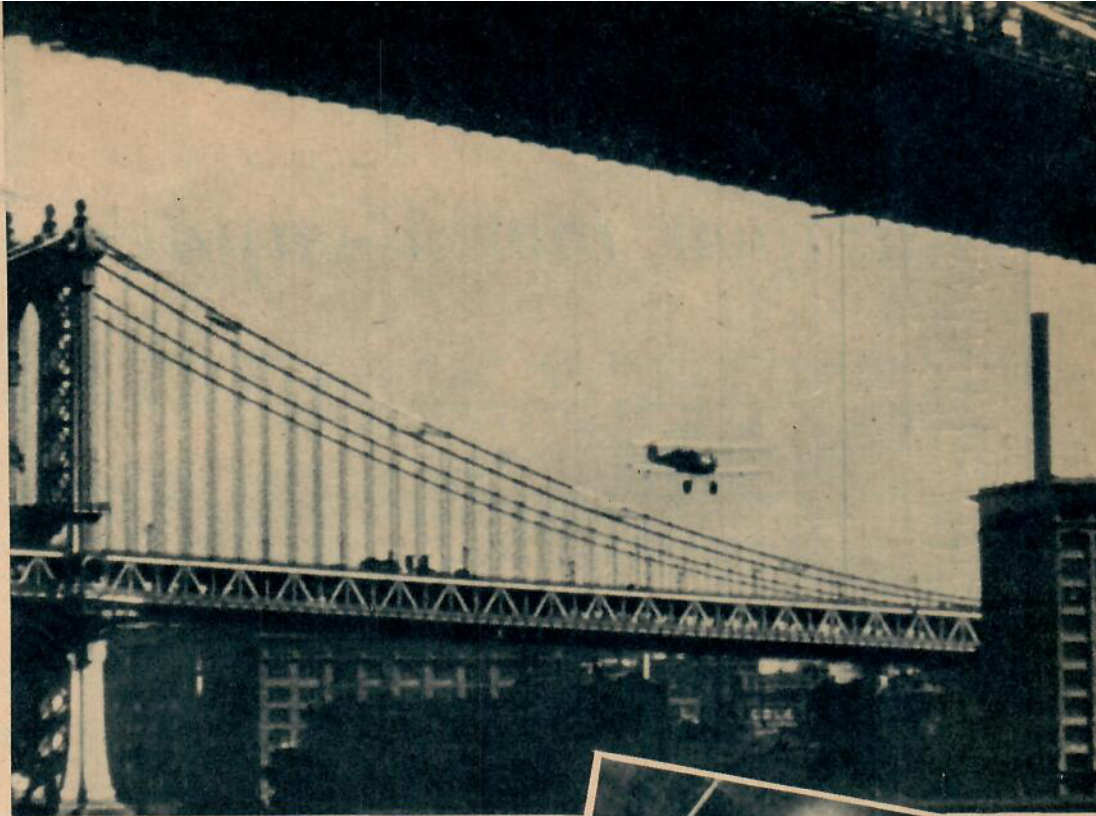
T v: Så här ter sig ingången till den väldiga bergshangaren. — T h: F 18 har f n en division J 22:or och här ses ett av planen under en motoröversyn.



En hel världsstad höll andan då rekorden av Hollywoods senaste flygfilm — »Amerika»

Det kan noteras som ett kuriöst och faktum att Hollywoods flygsinnade likt vänt sitt intresse från flyget av i banbrytare och pionjärer. För inte så länge sedan var Columbia en långfilm om John C. Montgomerie »flög först» — en inspelning som utfördes av honom själv. Och nu kommer meddelandet att sig ut på flyghistoriens filmiskt outnyttjade områden. När kommer de andra amerikanska filmbolag sågas dis flygfilmer i samma genre. När kommer vår egen namnkunnige flygbaron Calle Oberg? Paramounts manuskriptförfattare har varit långt tillbaka i tiden som Columbias.





På de två bilderna t v får man en liten uppfattning om besvärligheterna vid filminspelning. Det är William Bendix som skall flyga i ryggläge och nu placeras i ett plan som hänger upp och ner. — Ovan: Rekordflygaren Paul Mantz gjorde New York-borna stumma av förvåning genom att 16 gånger flyga under Brooklyn-bron. — T h en bild från Mantz våghalsiga flygning under Brooklyn Bridge.

VÅGHALS FLÖG 16 GÅNGER UNDER NEW YORK-BRO

aren Paul Mantz flög 16 gånger under Brooklyn Bridge vid inspelningen of Noon». Filmen som vill vara en hyllning till de första postflygarna i mer en mängd halsbrytande flygningar.

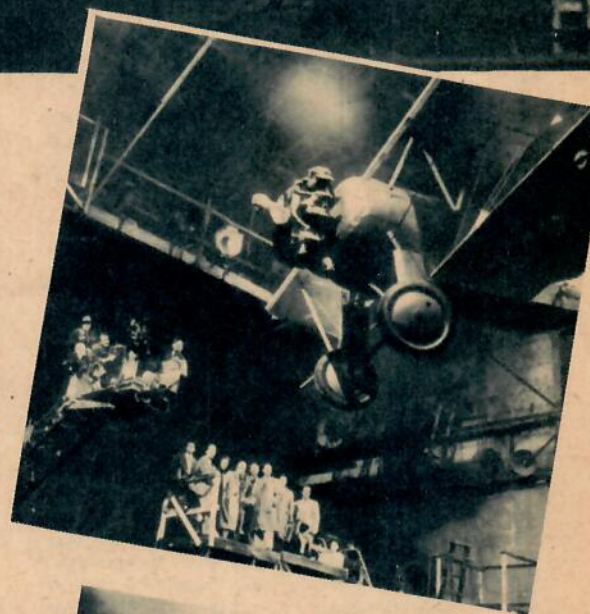
anmärkningsvärt producenter plöts- till flyghistoriens sedan fullbordade y — mannen som handlats i FLYG Paramount givit domäner. Även eller förbereda svensk film om tröm?

ej sökt sig så Columbia i »Den

tappres väg» glorifiera den först efter sin död så ryktbare John C. Montgomery, som redan 1883 lyckades genomföra en flygning — låt vara med tillhjälp av en ballong — så har Paramount tagit ett stort kliv fram i tiden och velat föreviga en annan men inte mindre dramatisk epok: de första äventyrliga postflygningarna i Amerika. Man är nyfiken på filmen. De uppgifter som FLYG erhållit om inspelningen plus ett intresseväckande bildreportage låter ana, att vi har att förvänta en flygfilm vid sidan om de »vanliga».

Filmens namn är »Blaze of Noon», ett namn som just nu är aktuellt i ett helt annat sammanhang. För inte så länge sedan gick genom världspresen meddelandet att den oförbrännelige amerikanske racerpiloten Paul Mantz förbättrat det

(Forts. på sid. 26.)



Ovan t h »Blaze of Noon» hissas upp i filmateljén. — T h: Filmen om de amerikanska postflygar- na rymmer också flera nödlandningar. — T v: Ett av de farligaste mo- menten i filmen är när Paul Mantz söker stoppa ett tåg genom att flyga på lägsta höjd rakt mot loket och kallblodigt väja undan först i sista se- kunden.



BOMBER HARRIS SER PÅ LUFTKRIGET:

Kampen mot V-vapnen

De första flygande bomberna föll ned i London i mitten av juni 1944. En av följderna härav var att en stor del av Bomber Command drogs bort från understödet av de allierade arméerna och framförallt från offensiven mot Tysklands industri.

Sex månader tidigare, i december 1943, hade vi börjat ett ytterst framgångsrikt anfall mot 56 utskjutningsstationer för flygande bomber i Pas de Calais och 8 andra på Cherbourg-halvön.

Både Bomber Command och amerikanerna lyckades bomba dessa mål med så stor precision, att fienden tvangs att överge hela det system han ursprungligen byggt upp för utskjutning av flygande bomber. Från dessa stationer skulle ha kunnat utskjutas ett avsevärt mycket större antal av sådana bomber än vad fallet blev senare, men de hade de stora nackdelarna att de lätt kunde upptäckas från luften och att de var sårbara för flyganfall.

Genom att tvinga fienden att överge detta system vann de allierade omkring sex månaders livsviktig respittid för södra England.

När sedan V-vapenoffensiven började i juni 1944 sattes en sedan länge förberedd plan i verkställighet. Bomber Commands andel härvidlag var att anfälla de nyanlagda, ändrade utskjutningsstationerna i Pas de Calais.

Det pågående slaget om V-vapnen hade i själva verket vunnits av de allierade åtskilliga månader tidigare, ehuru naturligtvis långskjutande vapen ännu kunde användas i störande syfte. De förorsakade befolkningen i London och södra England svåra prövningar.

Ursprungligen hade fienden avsett att kunna avskjuta 6.000 flygbomber per dag. Detta hade också kunnat ske, om han hade kunnat använda de först byggda 64 utskjutningsstationerna i Nordfrankrike och om dessa hade haft ett tjänstdugligt transportväsen bakom sig.

Fienden avsåg att använda V-vapnet som ett motdrag mot invasion. Och det är verkligen svårt att inse hur en invasion hade kunnat utföras, om London legat i ruiner, södra England varit ödelagt och alla slag av kommunikationer bringats i olag.

Men som alltid begick tyskarna ett grundläggande fel. De framställde med utomordentlig skicklighet vad man skulle kunna kalla nästa krigs vapen och visade härvid en anmärkningsvärd uppfinnings- och organisationsförmåga. Men de bortsåg fullständigt från verkan av det pågående krigets huvudvapen, oaktat denna redan ådagalagts över hela Tyskland. Detta var ett lika ödesdigert missgrepp som när de förlitade sig på ett vapen från föregående krig och använde så mycket av sina tillgångar på ubåterna, medan de bortsåg från det faktum att flyget numera kunde verksamt anfälla dem. Först när det var för sent, i början av 1944, lärde de sig inse det hopplösa i att lita på ett stridsmedel som var sårbart för bombanfall, särskilt på så kort avstånd från flygbaserna i England.

Även bombningen av de franska järnvä-

garna hade en utomordentlig betydelse för kampen mot V-vapnen och lamslog i stor utsträckning de nyuppförda, över hela Pas de Calais spridda stationerna.

I själva verket syntes hotet från de flygande bomberna ha blivit så fullständigt avlägsnat, att det ansågs ofarligt att veckorna före D-dagen stryka alla flygande bombmål från det allierade bombflygets mål-listor.

När slutligen V-vapenoffensiven började var fiendens tillförseltjänst så grundligt desorganiserad och de nya utskjutningsstationerna så föga lämpade för snabb eldgivning, att i stället för i medeltal 6.000 flygande bomber per dag kunde fienden skjuta endast i medeltal 95 per dag från mitten av juni till slutet av augusti. Av dessa nådde endast 2/3 England och mindre än 1/3 Stor-London efter att ha råkat ut för vårt jaktflyg och luftvärn.

Men alla vet vilken allvarlig påfrestning dessa bomber förorsakade och kan själva bedöma vad ett mer än 60 gånger starkare bombardemang skulle ha betytt.

De flygande bomberna utövade endast så tillvida inflytande på invasionen, att de föranledde avdelandet av flygstridskrafter från understöd av arméerna till försvaret av England. Om det tyska flyget varit mera stridsdugligt skulle det ha varit en allvarlig sak att sålunda disponera de flesta av RAF:s nyaste och snabbaste jaktplan, vilka var de enda som kunde fånga de flygande bomberna. Och den oerhörda bombinsatsen mot utskjutningsstationerna var en av de främsta anledningarna till den långa nådatid för den tyska industrien, under vilken denna befriades från flyganfall.

Under den sista hälften av juni fällde Bomber Command över 16.000 bomber mot V-vapenmål, främst mot utskjutningsstationerna. Ytterligare 44.000 bomber fälldes in till början av september då de allierade arméerna besatte Pas de Calais.

De nya utskjutningsstationerna var små och mycket väl dolda. Icke desto mindre förstördes nästan alla. Olyckligtvis blev det en ny för varje förstörd, ty de var billiga och kunde hastigt byggas.

Vi anföll också upplagen av flygande bomber. Dessa låg antingen i grottor eller i skyddsrum av armerad betong. Men vi lyckades ändå åstadkomma en hel del förstörelse.

Fyra väldiga betongskyddsrum i Pas de Calais misstänktes vara utskjutningsstationer för V-2, den långskjutande raketbomben. Om vi hade haft riklig tillgång till 5,4-tonsbomber skulle vi säkerligen ha kunnat förstöra även dessa anläggningar. Med de bomber vi hade av detta slag lyckades vi dock åstadkomma allvarliga skador på dessa stationer. Samtidigt gjorde anfallen med vanliga bomber det nära nog omöjligt för fienden att slutföra byggandet av nya och reparera redan färdiga anläggningar.

Den 13 juli 1944 led den tyska nattjakten en svår förlust. Vi hade börjat misstänka
(Forts. på sid. 31)



Sundsvalls flygsällskaps förre ordförande och starke man inspektör Ivar Wallerstedt är själv aktiv segelflygare och ses här i den gamla Anfängern som han var med om att bygga. — T v om honom står sonen — också han blivande segelflygare förstas — och t h en annan av klubbens veteraner, droskägare E. Blomkvist.

FLYGSKOLA MED LUFFARPRISER

15 diplom utan flygplan

Ett av Sveriges förmodligen billigaste hotell håller sig Sundsvalls Flygsällskap med — för 50 öre per dygn får man nämligen både säng, filt och madrass. I naturskön trakt och med tillgång till flyg och bad, skulle man kunna tillägga om man vore annonstextförfattare. Rena luffarpriserna, säger klubbens ordförande *Evert Dahlstedt*, och det måste nog t. o. m. en luffare hålla med om.

Det är en hel del som rör sig på Midlanda, fältet mellan Sundsvall och Härnösand. Sommarens tillskott är segelflyget, förra året bannlyst på grund av fältarbetena, men nu åter piggt som den ungdom bland sportgrenar det är. Även om det har sina sidor att driva en flygskola som den här 3,5 mil från Sundsvall och närmare 5 mil från Härnösand misströstar man inte. Ett ekonomiskt bakslag blev det 1945, den saken kommer man inte ifrån, men då kostade man också på både heltidsanställd instruktör och d:o kocka. Det var idealiskt helt enkelt men mycket sämre skall det inte bli i år. Evert Dahlstedt är nämligen inte bara ordförande i klubben utan också instruktör. Sitt ordinarie arbete har han på fältet som trafikledare, och i sommar tänker han ägna fritiden åt att lära norrlandspojkar att segelflyga
(Forts. på sid. 31.)

Härnösandspojkarna Kjell Bäckström (t v) och Svante Wiklund — båda »C-diplomater» — diskuterar här sommarens planer.



Flyktigt sett...

Kartverket handlar franskt

Rikets Allmänna Kartverk som sedan 1938 använt kartläggningsflygplan av typ Focke-Wulf Fw 58 Weihe har nyligen beställt två plan av typen NC 701, d. v. s. Siebel Si 204D tillverkade i Frankrike av SNCA du Centre. Eftersom den ursprungliga Weihe-parken på fyra plan minskat oroväckande på grund av haverier, fann man efter en tids ihärdigt letande denna möjlighet att förnya materielen. Det var oerhört svårt att finna någon värdig efter-



Rikets Allmänna Kartverk har beställt två kartläggningsplan av typ NC 701 hos SCNA du Centre-fabriken i Frankrike. En bild av planet tagen vid ett besök på Bromma i fjol.

följare till Weihe, eftersom denna typ antagligen fortfarande är den mest lämpade för detta ändamål. Weihe tillverkas ju emellertid inte längre och av den anledningen valde man den fransk-tyska typen.

Fordringarna på typens utformning och egenskaper är synnerligen stora, bl. a. erfordras glastäckt nosparti, relativt stor lastkapacitet, inte alltför hög marschfart (lämpigen c:a 250 km/t) samt sist men inte minst förmåga att på minst 5 000 meters höjd flyga med tillfredsställande stabilitet. NC 701 är det enda flygplan som f. n. fyller dessa krav. Lastförmågan är 800 kg eller 8 passagerare. Motorutrustningen består av två tolvcy lindriga radmotorer av typ Renault 12 S 00 med vardera 580 hk starteffekt. Propellrarna är av trebladig Ratier-typ.

USA-export

Den amerikanska flygplansindustrin exporterade i fjol produkter av olika slag, däribland 2 343 civilflygplan och 2 490 motorer, till ett sammanlagt värde av 115 miljoner dollar. Omkring 1 400 plan levererades från den nya produktionen. Frankrike fick den största andelen till ett värde av 14,2 miljoner dollar. Bland andra större importörer märks Kanada, Holland, Brasilien, Mexico, Australien, Storbritannien, Sverige och Argentina.

Ny Ercoupeförsäljare

Bilfirman Ingvar Bergengren i Stockholm har nyligen öppnat en speciell flygavdelning och övertagit generalagenturen på Ercoupe. Hr Karl Henrik Drotte som förestår den nya avdelningen meddelar att utöver de två Ercoupe man redan har väntar man ytterligare tre i början av juli. Dessa kommer

att vara utrustade med metallpropeller vilket höjer marschfarten till närmare 190 km/t. Dessutom har man beställt ytterligare sex Ercoupe. Den fyrsitsiga Ercoupen — som man beräknar skall bli ett slagnummer — kommer nästa år.

Yngsta damen

18-åriga Sonja Stenström från Burgsvik på Gotland har nyligen fått A-2-certifikat och är därmed vår yngsta kvinnliga flygare. Fröken Sonjas flygintresse fick ordentlig fart sedan hon i fjol blev skrivbiträde vid flygflottiljen i Västerås. I fanjunkare Erik Eriksson, Västerås flygklubb, fick hon en utmärkt flyglärare och efter tio timmar i dubbelkommando var hon mogen för den första ensamflygningen. — Jag skulle önska, säger den unga aviatriken, att fler flickor ägnade sig åt flygning. Det är en härlig sport och ger en utmärkt avkoppling från kontorsjobbet.

Klemm blev "flygande haj"



Den norske SAS-piloten Jan Christie har köpt en av Flygvapnets »surplus-Klemmar». Före leveransflygningen till Oslo som utfördes av Henrik Arild fick planet en extra »krigsmålning» och förvandlades av ett par smågrabbar, Lennart och Lasse Geswindt, till en, visserligen ganska fredlig men dock tillräckligt anskrämlig »flygande haj».

Nytt plan Paris—Stockholm



Air France har beställt 40 exemplar av det nya fyrmotoriga franska trafikflygplanet SE 161 Languedoc. Det polska LOT har nyligen köpt fem plan av samma typ. Languedoc är utrustat med fyra stjärnmotorer av typ Gnome & Rhone 14 N 44 och N 45 med 1 020 hk starteffekt vardera och tar upp till 33 passagerare. Marschfarten på 3 000 meters höjd håller sig vid c:a 370 km/t och flygsträckan vid c:a 3 200 km. Air France planerar f. ö. att insätta denna flygplantyp i sommar på linjen Paris—Stockholm och det är sannolikt att polackerna så småningom gör sammanledes.

Eskilstuna jubilerar

Flygklubben i Eskilstuna fyller i år 10 år och visade också vid en flyguppvisning härnästens att man nu har både erfarenhet och kunnighet bakom sig. I samband med uppvisningen antecknade man den 206:e medlemmen i klubben, fröken Britta Sjödin. Klubbens chefsinstruktör Erik Arnstål var speaker vid evenemanget och på hans entusiasm över framgångarna kunde man inte ta miste.



Det gotländska flygbolaget AVIA med ingenjör Nils Thuring som chef har nyligen fått sin Seabee. Bilden ovan togs vid leveransen på Bromma och fr v ses startmästare Fritz Wahlgren från Ostermans Aero, mekanikern Carl-Sture Carlson och piloten Gösta Falek. Ingenjör Thuring står nu väl beredd att ta emot sommarens turistinvasjon, ty utom Seabeen ingår i bolagets flygplanpark även en Vega Gull och en Airspeed Envoy vilka samtliga kommer att användas för taxi- och rundflygning.

Segelflygrekord

På pingstdagen sattes ett ganska unikt segelflygrekord i Karlskoga. Efter uppvinschning med en SG-38 till c:a 200 meters höjd kom Tor Eliasson från Karlskoga flygklubb in i en kraftig termikblåsa och lyckades skruva upp sig till 500 m över Karlbergs flygfält. Flygtiden var 16 minuter. Gör om det den som kan!

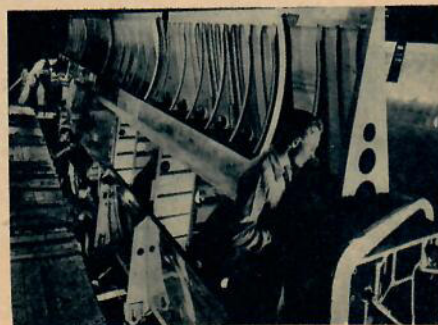
Tresitsare



I samma klass som Boulton Paul-fabriken nya avancerade övningsplan P. 108 Balliol ligger den nya Avro Athena T. Mk. I. Båda dessa plan har det gemensamt att de drivs av ett propellerturbinaggregat med c:a 1 000 hk axel-effekt. Vad beträffar Athena kommer motorn antingen att bli av typ Armstrong Siddeley Mamba på 1 120 hk eller Rolls-Royce Dart. I likhet med Balliol är Athena försedd med tre sittplatser för lärare och två elever. Spännvidden på Athena blir 12,2 m, längden 11,5 m och höjden 3,7 m.

Lättare, effektivare

Ett omfattande arbete har lagts ned på en ny vingkonstruktion på B-29:ans utveckling B-50 och Strato-cruisern. Resultatet har blivit en vinge som är 16 procent starkare men ändå 300 kg lättare. Det hela har möjliggjorts tack vare den nya hållfasta lättmetalllegeringen 75-ST. Jämfört med B-29:an har dessutom klaffarnas storlek ökat något.



BLIND ÖVER...

Forts. fr. sid. 12.

ligt genomföra en flygning. Om han inte kunde klara saken kunde ingen annan det heller, i varje fall inte från marken. Det var naturligtvis rena idiotismen att resonera på det viset, och mitt beslut att försöka med en normal radioflygning har kunnat sluta med en katastrof.

För hundrade gången repeterade jag vad jag ämnade göra. Minsta säkra höjd för en instrumentlandning på Atsugi var 150 meter, exakt 120 mer än den minsta höjd som rapporterats. Jag tänkte gå in så lågt som möjligt och försöka hitta rullbanan trots den ursula sikten. När vi närmade oss Atsugi på 300 meters höjd minskade jag varvtalet så att jag fick en sjunkhastighet av 200 meter i minuten. Radiohöjdmätaren var ställd på 30 meter och jag ställde in mig på den exakta sekunden då jag skulle nå fältet. Navigatören tog plats i nosen med order att hålla skarp utlik.

Regnet hade smält isen på vindrutorna och vi strlade med värkande ögon ut i mjölken. Radiohöjdmätarens gulröda signalljus varskodde att vi nätt 30 meter, men vi såg ingenting, ingenting...

Jag drog på full gas igen och steg över de kullar, som jag visste låg rätt i min väg, och just då kom jag underfund med att jag inte visste vad jag skulle göra. Naturligtvis kunde jag ha givit order om att hoppa, men tio års vana som fallskärmslös civilpilot satt i. Jag kom faktiskt inte på den tanken förrän vi redan befann oss på marken. Det enda som återstod var att göra om försöket, om och om igen i hopp om att bensinen skulle räcka så länge att det åtminstone blev ett litet hål som man kunde se marken genom. Då hörde jag tornet igen:

— Army 3411, förbud, jag upprepar, förbud mot nytt försök att blindlanda. GCA är i gång och väntar att ni tar upp förbindelsen.

Senare fick jag veta att jag varit så långt nere att personalen i förvaltningsbyggnaden i full panik hoppat ut genom dörrar och fönster.

GCA-mannens röst var klar och kall sedan vi väl fått kontakt. — Jag ser er på 8 000 meters avstånd, höjd 700 meter. Håll höjden. Kurs 355 grader. Den lugna myndigheten i rösterna och de rediga direktiven gjorde underverk. Det var någonting att tänka på att där nere satt ett gäng som kunde se oss på den höjden i rykande snöstorm! Han bad att

få fart och andra data och han fick dem fortare än kvickt. De fortsatte instruktionerna under anflygningen och den slutliga landningen gavs med samma lugna säkerhet som karakteriserat inledningen. Ideligen hörde jag hans »Jag ser er» och det gav en otrolig säkerhetskänsla att höra. Han talade som en flygare till en flygare, och jag hade ingen aning om att det var en man utan certifikat som satt vid sändaren. Jag gick in för landning, då jag hörde honom igen:

— Nu övertar jag ordregivningen. Tills ni landat får ni inte, hör ni, får ni inte erkänna eller repetera mina order, bara följa instruktionerna. — Och på så sätt gick det till:

— Sväng 3 grader höger och håll kurs 359. Ni ligger 15 meter för högt... Nu är ni 2 400 meter från fältet på korrekt höjd och kurs. Fortsätt med samma sjunkhastighet och fart.

Spänningen steg i förarrummet allt efter som höjdmätaren sjönk. När vi närmade oss de kritiska 30 meterna blinkade radiohöjdmätaren sin varning och ögonblicket efter hörde jag åter den lugna rösten i lurarna:

— Nu har ni kännning, nu har ni kännning. Överta kontrollen och landa. Jag hade nätt och jämnt tid att utföra ordern för just då dök ljusen från rullbanan upp bara några meter framför oss. Jag drog av motorerna, tog spaken åt mig och kände hjulen ta mark.

Först då visste jag att jag verkligen lärt någonting av värde i fråga om flygning. Fjorton liv plus mitt hade helt och hållet hängt på några radiorör och en lugn, klok kam framför dem...

VAD KOSTAR DET...

Forts. fr. sid. 10.

kr, vilket måste sägas vara billiga resekostnader för två personer!

Bestämmelserna angående identitetskort tar man vanligen ingen hänsyn till, det beror helt på vederbörande flygledning, men avgifterna för en så lätt maskin som Cuben är obetydliga. När ni hangarerat maskinen för kvällen läs alltid kabinen och ta dessutom med Er allt av värde. Sök alltid få er maskin i hangar, även om vädret är vackert. Jag kan nämna som exempel att på Chiamino kunde den amerikanska flygledningen inte ordna hangar åt mig, varför jag vände mig till TWA som välvilligt upplät hangarutrymme. Vädret var relativt vackert den kvällen, men när jag kom ut dan därpå hade en utanför hangaren förankrad Dakota på

Karl-Erik Löfdal

In memoriam



Karl-Erik har gått bort. En stor förstämning har gripit flottillen. En av de bästa krafterna och trevligaste kamraterna har lämnat oss. Vi som lärt känna Dig inte bara som hård jaktflygare utan även som vän och kamrat vid gemensamma övningar inom och utom landet, vi känna ett stort tomrum efter Dig och kunna ännu knappt fatta, att vi ej mer få se Ditt glada ansikte ibland oss.

Ditt ljusa sinne, Din snittande humoristiska livssyn, Din aldrig svikande optimism står för oss som eftersträvsvärda ideal.

När Du lämnat oss kan vi blott önska att Du må vila i frid i Din värmälska hembygd. Ditt ljusa minne skall av oss bevaras i tacksamhet för allt Du givit av mod, kunskap och exemplariskt kamratskap.

Kamraterna.

Sex utvalda



Miss Brooks från American Overseas Airlines har efter moget övervägande utvalt dessa sex svenskor som nu skall bli amerikanska flygvärdinnor. Bilden visar fr v (stående) Ylva Jensen, Ulla Bachman, Mona Grevillius, Anita Lundgren och (sittande) miss Brooks, Madeleine Juhlin-Dannfelt och Inga Hyllman.

grund av en kort men häftig storm på natten. Slitit sina förankringar, blåst 50 meter bort och hamnat på rygg. Jag ryste vid tanken på hur »Skywitch» skulle ha sett ut om jag inte haft henne i hangar.

Beträffande de övriga utgifterna för resan kan jag nämna att viseringsavgifterna är obetydliga, d. v. s. om man inte har alltför bråttom, ty i så fall tillkommer telegramavgifter som kan bli rätt höga. Transporterna till och från flygfältet, särskilt när det gäller större städer, kan bli dyra. Helst bör man därför undvika storstäderna. Där ligger fälten alltid längre från staden, rumspriserna är höga och man får aldrig samma personliga omvårdnad som i mindre städer.

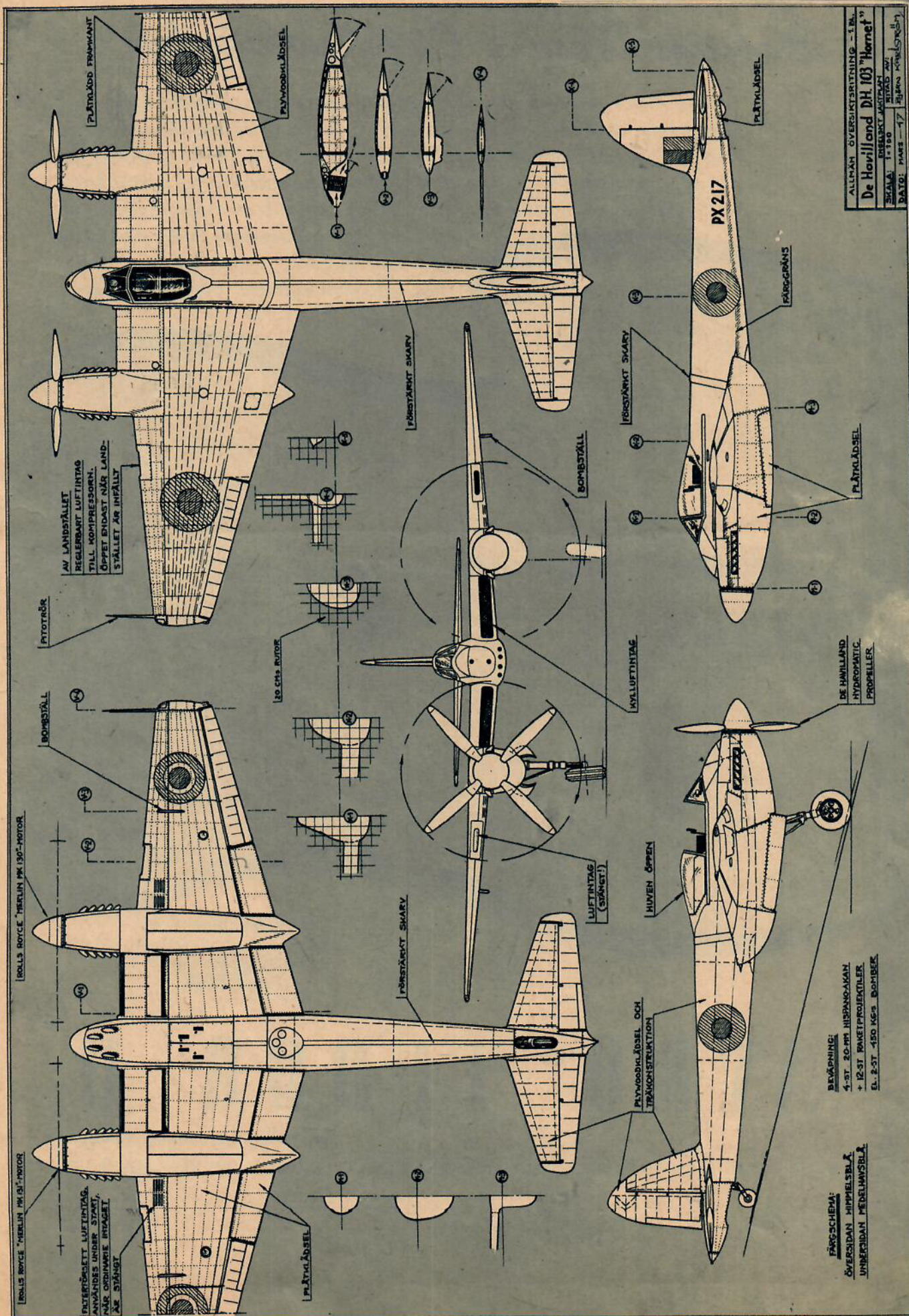
Priserna på hotellrum och mat växlar oerhört. Jag skall emellertid ge några stickprov. Ett rum på ett förstklassigt hotell i Paris kostar 600 francs, en måltid 700 à 1 200 fr. I den franska landsorten får man ett utmärkt rum för 200 fr. och en måltid med vin för 100 à 200 fr. Helnaackordering på Rivieran kostar 800 fr. om dygnet. Mat och husrum på Royal Airforce Transithotell kostar 8 shilling, ett hotellrum i Schweiz går på 15 svenska kronor och en måltid kostar 8—10 kr. I Italien är det billigare. Där får man ett rum för 4 à 6 svenska kronor och en måltid för 2 à 6 kr. I Grekland får man däremot betala 35—50 kr för ett rum och matpriserna är i proportion därtill. I Nordafrika kan man räkna med 30 procent billigare levnadskostnader än i Frankrike.

Och så till sist ett par råd till alla som tänker ge sig ut på en långflygning: slarva inte med någon detalj, hur obetydlig den än kan verka och hur trött ni än är, det betalar sig inte i längden. Och jakta inte — ni är ju ute för att ha trevligt och inte för att rekordflyga, inte sant?

Thorsten Akrell.

De Havilland DH 103 "Hornet"

Skala 1:100. Copyright FLYG och Björn Karlström



Bekväm Resa i Övertryckskabin

Avro Tudor II — den senaste länken i en lång kedja av framgångsrika flygplan — är en värdig bärare av Avro's traditioner på världens flyglinjer. Planets inredning kan varieras helt efter flygbolagens önskningar — från 60 sittplatser ner till 40 — beroende på den flygsträcka och invändiga utformning, som är önskvärd. Med en ekonomisk marschfart på 375 km/t och en toppfart på mer än 485 km/t kan passagerarna färdas med bästa tänkbara komfort i den väl uppvärmda och luftkonditionerade övertryckskabinen.



ett superplan från



AVRO TUDOR II

Fyra Rolls-Royce Merlin Motorer

A. V. ROE & CO. LTD. MANCHESTER, ENGLAND (EN GREN AV HAWKER SIDDELEY AIRCRAFT LTD)

FEMTIMMARSPROVET

Forts. fr. sid. 16.

Jag är av annan uppfattning. Det kan hända och har hänt att en segelflygare kommit in i en kraftig blåsa, kurlat några gånger, fått 1500 m, gått i glidflykt och inte kunnat undvika att möta en del uppvinde på vägen, och så klarades höjd och sträcka på mindre än en timma. Så lätt är det ju inte alltid, tvärtom. Men för ett märke bör man anstränga sig litet, annars är det inte värt något. Kan man klara ett märke utan ansträngning, då är det fara värt att det snart kommer att uteslutas bli ett propagandamärke och av ringa sportsligt värde. Idrottsmärkets miljöövning motsvaras av vår uthållighetsflygning. Båda vill visa, att man är stark nog att klara en långvarig psykisk och fysisk ansträngning. Sett ur denna synpunkt har uthållighetsprovet för silver-C verkligen sitt berättigande.

Men nu skall vi återvända till Lasses flygning. Vad gjorde han för fel? Jo många. Andra felar på annat sätt. Jag skall nu försöka ge en del goda råd om hur uthållighetsflygningen bör läggas upp för att bli så intressant och lärorik som möjligt. En del är egna erfarenheter, men de flesta är hämtade från elevskolorna på Alleberg.

Starta med riktig inställning

Se glad ut och var glad, när du startar. Ta inte på dig Lasses resignerade utseende. Man skall se på blicken, att du tänker ungefär så här: — Nu... (kanske detsamma som Bergvik sa, när han på Wasserkuppe slog med hammaren på fel ställe. Skulle du händelsevis inte känna det klassiska uttrycket, så får du väl slå upp det i »På tysta vingar») ska jag upp och slåss, och inte skall jag ge mig i första taget.

Man skall se på dig att det är ett äventyr, som väntar, inte ett lidande.

Du skall vara varmt klädd, vara lagom mätt och sitta ordentligt

Sitter du och fryser i luften, förlorar du en massa energi. Du blir trött och finner det hela obehagligt. Dessutom reagerar du långsammare och blir kanske farlig för dina kamrater i luften. Kom ihåg, att en idrottsman aldrig gör några toppresultat, om han är frusen och kall.

En normal människa dör inte, om hon är utan mat fem timmar. Det är ingen idé att äta sig proppmätt innan flygningen börjar. Vad blir då följden. Jo, en massa blod rinner till magen för att smälta maten. Du blir dåsig. Blodet behöver du dessutom bättre uppe i huvudet. Rådet blir: Flyg med hjärnan och inte med magen. Vill du ha något med dig för att förströ dig, om tiden blir lite lång, så är det dig väl unnat. En apelsin eller litet choklad smakar riktigt bra efter några timmar i luften. Men middan med smörgås och varmrätt njuter du bäst nere på marken efter flygningen.

Sen skall du sitta ordentligt och trivas i planet. Akta dig för kläder som stramar någonstans. Hoppas att skorna är så stora, att du kan sitta och leka med tårna, om du märker att de vill somna. Kontrollera före starten att inte några remmar till fallskärmen är åtdragna så hårt, att det finns risk för att t ex benen skall somna. Är det något du vill nå under flygningen, så bör du innan du startar kontrollera att du kan det. När du fått på dig buven, är din rörelsefrihet mycket begränsad. Det är ganska påfrestande att under fem timmar irriteras av doften från de apelsiner som finns bakom huvudet, precis en cm längre bort är fingrarna när...

Återigen: Du skall sitta ordentligt! Har du en Olympia så är allt gott och väl. Men en Baby liknar mest en medeltida kyrkbänk, och är du 180 i strumpkläppen så har du dessutom vissa svårigheter att få plats med benen. Sitter du trångt, försök i alla fall att då och då växla ställning, så att inte benen börja somna. Tag gärna med en luftkudde att sitta på.

Tänk på hangreglerna

Du kan naturligtvis hangreglerna innan du ger dig upp. Det är din absoluta plikt med såväl dina kamrater som mot dig själv. Sen får du akta dig att sitta och slöa till, som man gärna gör efter några timmar. Skulle du känna dåsigheten komma, så ryck upp dig. En kollision på hanget är det värsta man kan råka ut för. Du har alltså inte rätt att sitta och slöa till. På hanget måste du

visa riktig laganda. Skulle du vara trött eller ur form innan starten, då stannar du helt enkelt på marken. En viss fysisk och psykisk spänstighet måste i detta fall krävas av varje segelflygare.

Flyg löst och utan spänning

Märker du, att du blir trött, så är orsaken ofta, att du sitter och spänner dig. Många gånger är man kanske litet spänd just under och efter själva starten. Det är naturligt och mänskligt. Men försök att bli fri från den där spänningen så fort som möjligt. Känn efter, att du verkligen håller löst i spaken och inte sitter och spänner armen. Skaka loss den ett tag, om det behövs. Du skall vara i luften som en Sofialicka i gymnastiksalen.

Håll jämn och tillräcklig hastighet

Nu kommer vi till en del flygtekniska saker. I de flesta av våra segelflygplan av typ Grunau Baby står en onödig och farlig skylt. »Bästa glidtid vid 55 km, minsta sjunkhastighet vid 45 km.» Vad kan bli och har blivit följden av detta. Jo, en elev ligger på hanget. Det börjar möjna och planet förlorar i höjd. Han vill till varje pris söka ligga kvar. Då får han se eller har kanske redan tidigare sett den där olycksaliga skylten. Vid 45 km har planet den minsta sjunkhastigheten. Han försöker hålla hastighetsmätaren på 45. Men det stöd inte på skylten, att stallgränsen låg strax under 45 km/tim. Håll alltid ordentlig hastighet vid all hangflygning utan att därför leka jaktflygare på hanget. Det lönar sig inte. Men planet skall hela tiden ha en hastighet, så att det är fullt manöverbart och inte behöver sjunka igenom, om det skulle råka ut för hastighetsminskning i den ofta oöjliga vinden. Lär dig att först och främst flyga efter vinkorden eller ljudet. Försök du sitta och hålla hastighetsmätaren konstant på t ex 60 km, så blir flygningen ryckig och ojämn i alla fall just genom den oöjliga vindstyrkan. Huvudsaken är, att planet har rätt läge i luften. Sen kan kanske hastighetsmätaren variera ganska mycket. Det går helt enkelt inte att parera varje kyt. Arbeta så litet som möjligt med höjdrodret, vilket naturligtvis också gäller de andra rodren.

Ligg rätt på vingarna

Att ligga rätt på vingarna det lär man sig ju under A-kursen. Det är nog sant. Men de allra flesta glömmar bort det, när de kommer på hanget, huru länge de än har flugit. Det hela måste nog bero på någon slags synvilla. Vi antar att du ligger och flyger på ett västhang med nosen mot söder. Är du inte tillräckligt uppmärksam, kommer du att luta planet åt höger. Du påverkas på något sätt av hangets lutning och vill omedvetet få planet åt samma håll. Planet svänger då åt höger, men det satta motarbetar du genom att ge vänster sidroder. Manövern kallas i vanliga fall, åtminstone när den uttages kraftigare, för vingsklidning. Men det felet gör inte jag, säger du. Nej, så säger alla. Men i praktiken ligger de flesta och vingslider under första hangflygningen. Otaliga segelflygare har kallats ner av grön signal på Alleberg just för detta fel.

Undvik branta svängar på hanget

I termik gäller det för det mesta att man skall svänga med relativt brant lutning. Varför skall man inte göra det på hanget också? Jo, för det första är här trafik säkerheten av så stor betydelse. Varje gång du går i sväng måste du ge akt på att fäلتt är fritt. Du måste också hela tiden vara beredd att gå ur svängen, om det skulle vara nödvändigt. Men svängar du brant, måste du dels ägna mer uppmärksamhet åt själva flygningen, dels blir sikten sämre. Risken för kollision ökar högst betydligt.

Men det finns dessutom en annan orsak varför vi måste undvika de branta svängarna på hanget. Vid ren hangflygning — vi bortser här från närvaron av termik — uppnås topphöjden när planet sjunkhastighet är lika stor som värdet på uppvinde. Vid en vanlig normal hangsväng är kanske planet sjunkhastighet 1 m/sek. Uppvinde är lika stark, och du kommer då varken att förlora eller vinna någon höjd i svängen. Men nästa gång vräker du i med en mycket brant sväng. Sjunkhastigheten ökar kanske till 1,5 m/sek. Du märker, att du sjunker. Svängar du tillräckligt länge, kommer du att sjunka tills hangvinden uppnår samma styrka som planet sjunkhastighet. Men det kanske är först 25 m längre ner. Det har många segelflygare fått konstatera.

Livat värre

— som sig bör när flygare råkas — var det härom kvällen på Alhambra på Djurgården dit Svenska Pilotföreningen samlat sina medlemmar till en vårtäff. Ett 30-tal piloter representerande en sammanlagd flygtid av över 8000 timmar hade bänkat sig kring ett långbord och försökte förgäves göra sina röster hörda i det allmänna sorlet. För här pratades det flyg! I en ändan av bordet var det ett väldigt tjohej då ett antal »Seabee-boys» med Torsten Gustavsson och Hans Aman från Smålandsflyg i spetsen och under »ordförande skap» av Ove Huxell förkunnade om den ostermanska amfibiens stora fördelar. Seabee-gänget överröstades endast en och annan gång av respiggen SAA-kassören Kurt Elfving som drog Albert Engström-historier till den allmänna underhållningen. Bland idel pilotansikten sågs vidare Caj-Aage Johansson som är ordförande i denna trevliga sammanslutning samt förste trafikledaren på Bromma Kjell Ekling. Flygförbundet för helikoptern tycktes inte bekomma de för tillfället »arbetslösa» snurrepiloterna Sune Wallman, Lars Westlund och Halvard Agren något nämnvärt där de satt och försökte inviga sina »vanliga» kollegor i helikopterns hemligheter.

Efter diverse itande och drickande förflyttade man sig sedan så småningom över gatan till Gröna Lund där en spännande femkamp med bollkastning, spikslagnings, pistolskjutning och andra lika krävande grenar utspelades. Individuellt segrare blev Martin Skoog, trafikledare på F18 i Tullinge, och priset bestod av en pyrdig bucla. Att denna sedan satt på babordssidan i en kaffeanna rymmande ca tio liter av den ädla drycken är ju strängt taget endast en bagatell. I lagtävlingen segrade Seabee-gänget i stor stil.

Flyg ej för långt bort från hanget

Är det termik i luften, bör du söka utnyttja den så mycket som möjligt. Men se dig för, innan du börjar en brant termiksväng. Följ ej med uppvinde för långt, om horisontalvinden är stark. Den brukar tillta på höjden. Kommer det sedan fallvind på vägen hem, så blir det landning på läsidan av berget.

Sök lära dig så mycket som möjligt under flygningen

Sitt inte som Lasse och titta på klockan varannan minut. Du kan använda tiden på ett mycket effektivare och roligare sätt. Skall du komma någonstans i segelflygning, måste du vara vetgirig. Du måste alltid söka lära dig något nytt. Men samtidigt måste du vara lagom kritisk mot dig själv. Under en så lång flygning skall du arbeta in goda vanor. Sitter du däremot och gör en massa fel, har du alla möjligheter att gno in dem ordentligt. Tänk t ex på svängarna. Ge noga akt på ingång i och utgång ur sväng. Sträva efter rena roderörelser. När du hållit på en timme och tränat, så märker du säkert att det går bättre.

Flyg perioder på fem—tio minuter utan att ge akt på ett enda instrument. Försök att liksom bli ett med flygplanet. När du tröttnat på att flyga efter känslan kan du ta en motsatt övning. Nu skall vi lära känna instrumenten. Förutsättningen är dock att du ligger högst av alla på hanget. Men glöm ändå inte bort uppmärksamheten utåt. Försök att komma underfund med hur kulen och spaden reagerar för olika roderörelser dels på rakkurs och dels i sväng. Du kommer säkert att lägga märke till, att du i början behandlar sidroder litet för ovarsamt. Spaden är för orolig. Sök att hålla den fastklistrad i sitt läge när du går på rakkurs. Så småningom kopplar du också på kompassen. Koncentrera dig att först hålla exakt kurs. Det kanske inte är så lätt, om det är oroligt i luften. Så småningom lär du dig att få fram det fina samarbetet mellan sidroder, kompass och spaken. När detta är klart, så försöker du att gå ur svängarna på bestämt gradtal (men glöm inte hangtrafiken!). Det är en utmärkt förövning för kommande molnflygningar.

Plötsligt får du se, att trafikledaren blinkar grönt. Du måste landa. Vad är det frågan om, är din första tanke. Jag har ju än lång tid kvar, innan provet är klart. Men när du ser på klockan, finner du, att du redan är en halv timme över tiden. Du drar i bromsarna, går in för landning med betryggande höjd i den hårda motvinden, och nere på marken får dina kamrater i stället för Lasses suckande höra: — Om ni visste grabbar, vad det här var kul! Och vad jag hunnit lära mig mycket! Inte trodde jag, att fem timmar kunde gå så fort!

VÅGHALS FLÖG...

Forts. fr. sid. 19.

amerikanska kust-till-kust-rekordet genom att flyga en Mustang från Californien till La Guardia Field på endast sex timmar och sju minuter. Det var för övrigt samma Mustang med vilken han segrade i förra årets Bendix Trophy-tävling. Och maskinens namn var och är just — »Blaze of Noon».

Paul Mantz' namn är för övrigt intimt förknippat med hela inspelningen eftersom han varit dess flygtekniske expert och rådgivare och även själv utfört filmens mest riskabla och halsbrytande flygningar. Paul Mantz har lånat sin eminenta flygskicklighet åt flera om inte de flesta av de senare årens amerikanska flygfilmer och det torde knappast finnas någon filmhjärte som han inte dubblat när det gäller våghalsiga flygningar. Men sällan eller aldrig har han haft ett så omfattande och så farligt »program» som den här gången.

I ett av filmens mest spännande avsnitt

skildras hur en postflygare i rykande snöstorm har att flyga från Albany till Newarks flygfält utanför New York. För att hitta vägen följer han Hudsonfloden, är nära att kollidera med flera av broarna och flyger i ett av de mest dramatiska momenten under Brooklyn Bridge. Denna flygning skedde visserligen inte i någon rykande snöstorm — den trolldar Paramounts tekniska trollkarlar dit efteråt — utan i strålende solsken, men själva flygningen som sådan var inte något ateljétrick. Inte mindre än sexton gånger flög Mantz under Brooklyn-bron och för att få det önskade antalet »växelbilder» hade han dels en automatisk kamera monterad på sitt plan dels eskorterades han av ett kamerautrustat följeplan, som dock inte tog bräkdelen av de risker som Mantz utsatte sig själv och sitt plan för.

Hans sexton flygningar under Brooklyn-bron och hans »snuddande» vid de andra broarna kom New York-innevänarna att hålla andan. Som ett kuriosum kan nämnas att inte en enda »vän av ordning» ringde och beklagade sig hos polisen över den svind-

lande luftkarusellen. Anmärkningsvärt är att dessa flygningar icke utfördes med något modernt plan eller en nybyggd »kopia». De utfördes med ett original-postplan av 1926 års modell (typ: Pitcairn Mailwing PA-7s).

När Paramount började planera filmen utsändes under Paul Mantz ledning kunnskapare för att försöka hitta autentiska plan från epoken. Efter ett omfattande och systematiskt spaningsarbete lyckades man spåra upp tre maskiner: en i New Jersey, en i Oklahoma och en i Sacramento i Kalifornien. De två senare flögs till Hollywood och båda två tvingades nödlanda på vägen. Det var med den tredje maskinen som Mantz utförde de nyssnämnda »dödsflygningarna» över och under New Yorks broar.

Efter trimning och översyn lyckades Mantz och hans medarbetare få de två andra planen så flygvärdiga att de kunde begagnas för det minst sagt avancerade flygprogram som bildar filmens upptakt. I ett rivande bildsvep skildrar denna »The four flying McDonalds» luftcirrus, vars program bland annat innehöll sensationsnumret: avancerad flygning med två av bröderna McDonald stående på övre vingen av var sitt plan, ett nummer som kröntes med att luftakrobaterna bytte plan i luften. Andra våghalsiga inslag att förutgå. En framträdande roll har den alltid lika roliga William Bendix, som i filmen gör ett flygande räskinn. Sagda räskinn har bland annat till uppgift att enligt manuskriptet hejda ett framsugande snälltåg genom att på raksträcka flyga rakt emot det. Även detta inslag gjordes i original av Paul Mantz.

Nattpostplan kolliderar med vattentorn

Då regissören var angelägen att få det hela så realistiskt och autentiskt som möjligt och manuskriptet är laddat med våghalsiga för att inte säga dumdristiga flygningar, olyckstillbud och katastrofer (ett nattpostplan kolliderar med ett vattentorn och störfar, ett annat går i spin efter en vingförskjutning som stänger in piloten i cockpiten, ett tredje råkar ut för isbildning på vingarna och tvingas nödlanda varvid piloten omkommer...) förstär man att själva inspelningen inte varit så litet spännande.

Och olyckstillbud saknades inte. När Paul Mantz skulle göra en inverterad flygning över

ett fält med en Boeing P-12 fick han motorstopp i ryggläge på endast tjuugo meters höjd, men lyckades som genom ett under få planet på rätt köl igen och landa. Under inspelningen störtade även ett av de gamla postflygplanen. Tursamt nog störtade det emellertid inte under någon flygning utan när det hade hängts upp i en hissanordning inne i en av Paramounts ateljéer på cirka tio meters höjd. Studios tekniska personal gjorde tydligen snöstormen alltför illusorisk, ty upphissningsanordningen brast och planet störtade med ett brak mot golvet. Propellern, motorn, landningsstället och vänstra vingen skadades, därmed klarade sig Sterling Hayden.

Sammanlagt flög Mantz, hans medarbetare och fotograferna (som arbetade från en gammal Armé-Vigilant, en Vallant och en Douglas Dragon) över 40 000 kilometer under inspelningen. En hel del exteriörscener inspelades på Pomona Airport i Kalifornien som påminner om Newarks flygfält som det såg ut för tjuugo år sedan. Ateljéarbetet avverkades på tretton dagar.

Och så väntar vi på »Blaze of Noon».

Torsten Flodén.

Sätter Ni värde på

att regelbundet få FLYG (vilket kanske inte alltid är så lätt under pappersransoneringen), så bör Ni prenumera på den.

Just nu vid kvartalsskiftet är det enklast att göra det på posten. Men Ni kan också när som helst anmäla Er som prenumerant direkt hos oss. Skicka oss ett meddelande med Er fullständiga adress och ange om Ni vill ha tidningen under helår, halvår eller kvartal.

Helår kr. 9:75. Halvår kr. 5:—.

FLYG

Postfack 3263, Stockholm 3.

Short NIMBUS



lågvingat segelflygplan — dubbelkommando i tandem — enastående god sikt

Efter ett otal mycket ingående experiment kan Short-fabriken berömda konstruktörer nu presentera det fulländade segelflygplanet »Nimbus», vars eleganta utformning säkert kommer att väcka uppmärksamhet bland segelflygarna världen runt.

»Nimbus» är en lågvingad tvåsitsare med en bekväm kabin kombinerad med en ypperlig sikt från såväl fram- som baksits.

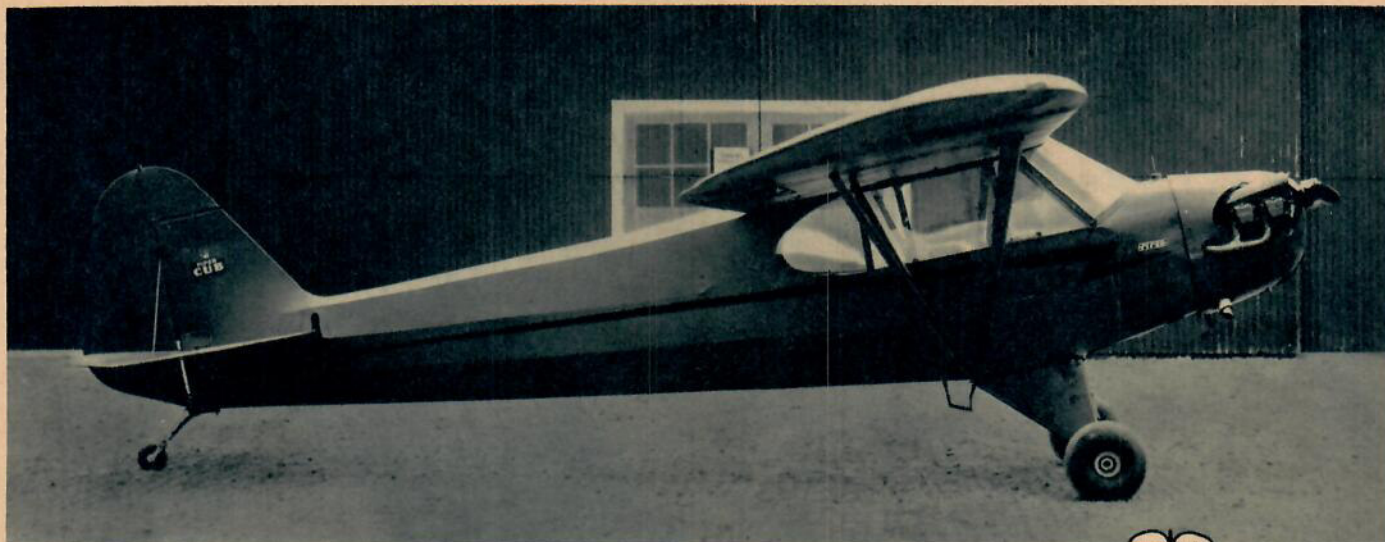
»Nimbus» är med sina eleganta linjer, det diskreta landningshjulet under flygkroppen och den helpressade kabinen ett av de hittills mest attraktiva segelflygplanen. Den aerodynamiska utformningen motsvarar helt flygteknikens senaste rön. Antingen man vid start använder vinsch- eller bogserstart med motorplan 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 — TVÅ MANS	
BESÄTTNING MED VARDERA 90 kg vikt	
Bästa glidtal	1:25,8
Minsta sjunkhastighet ... 0,64 m/sek vid 61 km/t	
Vinkningshastighet	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



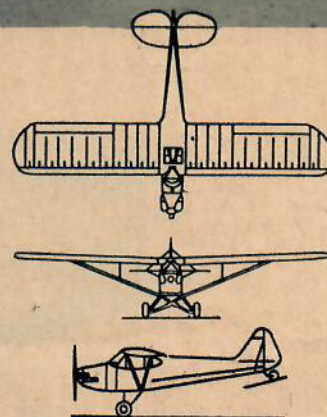
Piper J3C-65 Cub Special

Den Piper Cub som i dag fortfarande tillverkas i stor skala vid Piper Aircrafts fabriker i Lock Haven är till sin allmänna utformning praktiskt taget identisk med den ursprungliga Taylor Cuben som debuterade redan 1931. För ett plan av denna storleksklass är femton år en märklig livslängd, men så har också Cuben under alla dessa år gjort sig känd och aktad över hela jordklotet som det första egentliga folkflygplanet i historien. Trots att Piper Cub i dag näppeligen kan betecknas som modern, så har den dock på grund av sitt låga pris och sin utomordentliga lämplighet som »var mans plan» lyckats hålla nyare och elegantare konkurrenter stängna. I Sverige repre-

senteras Piper-fabriken av AB Nyköpings automobilfabrik som säljer J3C-65 Cub Special för 16 000 kronor.

Flygkroppen är byggd på ett stålörsskelett med klädsel i duk. Landstället är av fast konventionell typ. De båda DK-utrustade sittplatserna är placerade i tandem. Motorn är en fyrcylindrig luftkyld Continental A-65-8 på 65 hk. Propellern är tillverkad i trä och är av fast typ.

Data och prestanda: Spännvidd 10,7 m, längd 6,8 m, höjd 1,9 m, vingyta 16,5 m², tomvikt 310 kg, flygvikt 554 kg, vingbelastning 32,7 kg/m², effektbelastning 8,5 kg/hk, toppfart 134 km/t, marschfart 117 km/t, landningsfart 63 km/t, stighastighet 2,2 m/sek, flygsträcka 330 km, topphöjd 3 600 m, start-



sträcka (vindstilla) 115 m och landningssträcka (vindstilla) 90 m.

Klipp här!

FLYGS BREVKLUBB

Forts. fr. sid. 10.

Olaf Andersen, 31 år. 1-4. Vill ha kontakt med sportflygare, som bygger skalamodeller 1:100 eller 1:72.
Sven Jacobsen, 17 år. 1-5.
Roar Thorsen, 16 år. 3-5-6.
Per Sundal, 17 år. 4-6.
Frithjof Kjelstrup, 13 år. 1-3-5.
John Christensen, 13 år. 3-5-6.
Olav Aamoth, 12 år. 4-5-6.

ENGLAND:

Lennart Spönneck, 20 år. 3-4-5-6.
*Mary Quin-Smith, 17 år.

NEDERLÄNDERNA:

Wilhelmus Schoots, 17 år. Flygteknik. E-T.
Marinus Kaptein, 24 år. T.
Henrik de Vries, 18 år. E-T.
Herman Stegman, 19 år. E.

U.S.A.:

Nell Chait, 12 år. Modellflyg. E.
Bradford Low, 13 år. Modellflyg. E.

AUSTRALIEN:

*Dorothy Fullerton, 17 år. E.
*Francis Johnstone, 19 år. E.
*Doris Leppard, 21 år. E.
*Dorothy Marquis, 16 år. E.
*Judyth Seutchings, 23 år. E.
*May Yuen, 20 år. E.

SINGAPORE:

Lee Lai Hung, 20 år.

HÄSSLEHOLMS TEKNISKA SKOLA

KOMMUNAL LÄROANSTALT UNDER STATENS INSPEKTION

Nya kurser börja den 1 oktober. Statsstipendier upp till 90:— kr. per månad. Fackavdelningar för maskinteknik (inkl. motorteknik), elektroteknik, husbyggnadskonst samt väg- och vattenbyggnad, med kurser om 2, 3 och 5 terminer. Värme- och sanitetsteknisk kurs (7½ månad). Väg-mästarekurs (40 veckor) och yrkeskurser för elinstallatör, B-kurs (statskurs) börjar den 10 januari. C-kurs (statskurs) den 10 augusti. Med vissa förutsättningar A-behörighet från högre kursen inom el-fackavdelning. Moderna laboratorier. Program gratis då denna tidning nämnes. Anmälan före den 1 augusti.

PLATSFÖRMEDLING



Kan Ni flyga?

HANS PETERSONS MOTORSKOLA

står till Eder tjänst. Elever mottagas för erhållande av certifikat samt övningsflygning och förnyande av förfallna certifikat. Förstklassiga lärare. Prospekt sändes på begäran.

TELEFONER: ORSA 242 - 600

Till FLYGS BREVKLUBB

Tegnérsgatan 35 - Stockholm

Namn

Adress

..... Alder

Intresserad av

Jag kan skriva på följande språk:

1 2 3

Jag önsk. brevvän i ett av dessa länder

1 2 3

Jag bifogar 50 öre i frimärken!



MED PATENTERAT OERHÖRT FÖRENKLAT STYRSYSTEM



LÄTTKÖRD SOM EN BIL...

Kan Ni köra bil kan Ni också flyga Ercoupe. Det lilla silverglänsande tvåsitsiga planet är oerhört lättmanövrerat med enbart en ratt — inga fotpedaler. Det geniala och stabila trehjulsstället gör landningen ytterst enkel. Det erfordras även vid sidvindslandningar. Ercoupe är spin-säkert och kan varken avsiktligt eller oavsiktligt försättas i spin, vilket intygas av amerikanska luftfartsmyndigheter. Planet är byggt helt i metall och har en 75 hk Continental-motor, som ger en marschfart på 176 km/tim. Toppfart 204 km/tim. Minimal bränsleförbrukning — bensinkostnad ca 25 öre per mil. Uppvärmad kabin.

Generalagent för Sverige:

A/B **INGVAR**

Bergengren

Tel. NAMNANROP "INGVAR BERGENGREN" eller OSTERMANS AERO-AB



ABA-BESÄTTNING ...

Forts. fr. sid. 11.

afrikanska köket kunde trola fram berodde mera på våra dälga kunskafer i arabiska.

Nästa etapp var Nairobi med mellanlandning och tankning i Juba. Flygningen gick utan större äventyr ända tills vi närmade oss staden. Då fick jag plötsligt ett meddelande om kollisionsrisk med ett franskt flygplan som beräknade landa ungefär samtidigt med oss. Väddret var emellertid strålande och sikten hade inte kunnat vara bättre varför piloten blev smält förvånad över den iver med vilken man på dessa breddgrader skötte trafiken. Efter några minuter hörde jag det franska planet anropa kontrolltornet. Det var en upprörd och förtvivlad kvinnoröst som skrek i radion och det hela verkade som om planet på ett eller annat sätt varit i nöd. Så farligt var det emellertid inte utan rösten tillhörde flygvärddinnan som för omväxlings skull satt sig på telegrafistens plats men tappade förmodligen konsepterna i svängarna och försökte nu reda upp det hela på bästa möjliga sätt. Den gången förstod vi den afrikanska flygledningens försiktighetsåtgärder. Nairobi fanns i ö en liten svensk koloni som bestod av ingenjörer och tjänstemän i Svenska Diamantbergborrningsbolagets afrikanska huvudkontor.

Nästa mellanlandnings- och tankningsplats var Tabora. Det är ett mycket trevligt ställe med ett litet idylliskt flygfält där hela trafiken sköts av familjen Kennedy. Mr Kennedy själv sköter böckerna och alla papperen som han i egenskap av stationschef måste hålla ordning på och frun sitter i kontrolltornet och vinkar in flygplanen samt sköter trafiken på fältet och när mannen måste stå uppe i tornet är det ingen sak för mrs Kennedy att kasta sig i papperskvarnens virvlar.

Efter tankningen gick flygningen vidare med kurs på NDola som var andra mellanlandningsplatsen den dagen. Någonstans mellan dessa två flygfält fick jag kontakt med »Angars» som då var på väg från Juba till Leopoldville. Det var en angenäm känsla att träffa sina kamrater så här långt från Sverige och få tala svenska genom etern. »Angars» flög visserligen c:a 180 mil från oss så vi mötte den aldrig i luften men det var ju roligt att »träffas» i alla fall. Vi tog varandras telegram som skulle sändas till Sverige och kom överens om att den som först kom i kontakt med en svensk station skulle expediera dem vidare.

Målet för den dagens flygning var Salls-

bury där vi övernattade och fortsatte tidigt nästa morgon till slutmålet, Johannesburg.

I Johannesburg hade vi god tid att se oss omkring och med medlemmar av svenska kolonin eller färdmeken Algot Hjelm som ciceroner behövde vi inte tveka vart vi skulle ta vägen.

Hjelm som varit där flera gånger förut med »Angars» lurade oss bl a på en hundkapplöpning där det enligt hans utsago fanns stora pengar att göra, själv hade han vunnit varenda gång han spelat, sa han. Hur det gick denna gång vill jag låta vara osagt men Algot höll på att få oss till sina eviga ovänner efter den tävlingen... Fö finns det mycket att se i Johannesburg som fortfarande har en viss nybygggarprägel. Man kan se på guldgruvorna, ta sig ett svalkande dopp i någon av stans 20 swimmingpooler eller åka ut till sportflygklubbens trevliga och idylliska klubbhus på flygfältet där man har både tennis och golfbanor samt givetvis en någon av stans 20 swimmingpooler eller åka sig för är att vistas utomhus om kvällar och nätter. Negrerna är nämligen inte Guds bästa barn där nere och det är lätt hänt att man får något hårt i huvudet och när man sedan vaknar — om man över huvud taget vaknar — är plånboken och kanske även en hel del andra saker borta.

Medlemmarna i den svenska kolonin med konsulin i spetsen var gästvänliga och det var med ett visst vemod vi skildes från våra nya vänner och satte kursen hemåt. Efter mellanlandning och tankning i Bullawayo var det meningen, att fortsätta till Tabori men ett kraftigt åskväder tvingade oss att övernatta i NDola. Strax efter starten från Bullawayo blev jag anropad av en station i Kasama som på ren svenska frågade vad SE-BBN betydde. Sedan fortsatte vi att prata en stund och det visade sig att mannen var en dansk telegrafist som en längre tid varit bosatt i denna avrok av världen. — Hälsa så gott till Köpenhamn från en dansk, var det sista jag hörde av honom.

Den mest oangenäma övernattningen under hela resan var i Juba, en smutsig djungelby där vi tankade på nerresan. Hotellet var suusikt men värst av allt var ödlorna som sprang omkring på väggarna och i taket, ja, »det var nästan så att de kröp under täcket». Och det var inga smådjur, de största var inte mindre än 30—40 cm långa!

Frånsett vistelsen i Kairo blev resten av hemresan ganska lugn. Det var sista kvällen RAF var i den egyptiska huvudstaden och man vårdade demonstrationer och oroligheter från infödingarnas sida. Förutom att araberna mördade och brände en av sina medbröder 200 meter från fältet var emellertid kvällen lugn.

Brommatullen såg förstas lite förvånad ut när vi kom dragandes med våra pinaler och souvenirer, tam-tam-trummor, träskulpturer och diverse negerkrams...

Salle.



Flyg-
försäkringen
ordnas i



FÖRSÄKRINGS A.B.
FYLGIA
STOCKHOLM 7.



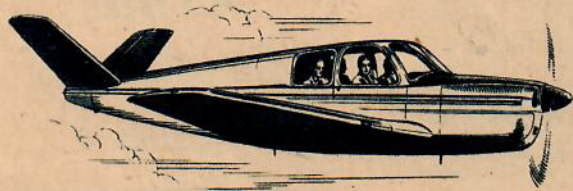
Affärerna går bättre tack vare Beechcraft

AFFÄRERNA går alltid bättre om Ni har förmånen att vara en Beechcraft-passagerare. När man på 2 000 meters höjd kan komma fågelvägen direkt till platsen för sitt uppdrag, inser Ni säkerligen att detta är det bästa sättet att komma till rätta med Ert största problem — tiden!

Beechcraft Executive Transport med plats för upp till nio personer är ett bekvämt och luxuöst transportmedel med 300 kilometers hastighet — den för Er när Ni vill vart Ni vill. Inga platsbeställningar, inga avgångstider att passa. En liten flygplats, där flyglinjernas jättar inte kan

komma ner, utgör intet hinder för en Beechcraft.

Titta Er omkring på något av de större internationella flygfälten så skall Ni få se, hur många tvåmotoriga Beechcraft-plan som står där med firmamärkena målade på flygkropparna.



Beech Aircraft

CORPORATION  WICHITA, KANSAS, U. S. A.

Beechcraft Bonanza är byggd för affärsmän

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

VILKA ÄR PLANEN?

När Ni funderat ut vilka flygplan bilderna föreställer kan Ni skicka in lösningen till FLYGs redaktion, Tegnérgatan 35, Stockholm, före den 15 juli. Märk kuvertet »Bildpristävling 13». En tia och tre femmor i pris.



LÖSNING TILL »BILDPRISTÄVLING 10»:
1. Republic Seabee, 2. Luscombe 8-A Silhouette, 3. Bell 47B, 4. B3 (Junkers 86).

1:a pris, 10 kr: Löjtnant H. D. Nielsen, Sjölandske Flyverafdeling, 1. Eskadr., Vår-løselejren, Danmark.

2:a—4:e pris, 5 kr: Ruben Ekerby, Box 20, Öviken; Ingel Nilsson, Svenstorp 2, Skurup; och Per Nilsson, Parkvägen 15, Filipstad.



N:r 13, Arg. 25, 19 juni—9 juli 1947.
TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET

Officiellt organ för

Kungl. Svenska Aeroklubben

Organ för

Svenska Pilotföreningen

Utkommer varannan torsdag

REDAKTION:

Tegnérgatan 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 29, 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.

ANNONSAVDELNING:

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

BOMBER HARRIS...

Forts. fr. sid. 20

att fienden avsevärt hade förbättrat sina metoder att med nattflygplan fänga våra bombare. Det gick rykten om nya instrument.

Genom en för oss nästan otroligt lycklig tillfällighet rådde flygföraren i en Junkers 88 ta fel på England och Tyskland och landade med sitt flygplan på ett flygfält i England. Det var en Junkers 88 av nyaste typ, som var utrustad med två fullständigt nya instrument för att upptäcka flygplan under mörker.

Ett av dessa instrument kunde neutraliseras med metallremor, som vi redan hade. Vi använde dem första gången mot nattflygplan natten till den 23 juli vid ett anfall mot Kiel, och de visade sig genast vara effektiva.

Det andra instrumentet neutraliserade ett varningsinstrument vilket de flesta av våra bombare var utrustade med. Vi slopade detta.

Föregående artiklar i denna serie var införda i n:r 3—11. Forts. i nästa n:r.

FLYGSKOLA MED...

Forts. fr. sid. 20.

Tre glidplan, en Baby och två bilar

Sundsvalls flygskola har också material så det räcker till. Målflygning under kriget tillsammans med stort intresse från firmor och enskilda gav klubben ett inte föraktfullt kapitaltillskott, som förvaltades så väl att man nu har inte mindre än tre glidplan — därav en Anfänger som klubbens oldboys med sin energiske f d ordförande inspektör Ivar Wallerstedt i spetsen byggde själva — en Baby och två bilar, en för bogsering och en för vinsthast. Det enda som fattas är ett motorflygplan för flygsläp åt alla de som tagit sitt C-diplom och nu vill fortsätta med certifikatet. Avgifterna är också hyggliga. För A-diplom räknat efter 25 starter får man betala 100 kr och behöver man ändå några starter därutöver kostar det ingenting extra. B-diplomet (25 starter) går på lika mycket eller litet kanske man skulle säga, men där blir det inga extrastarter, och för Babyn tar man 5 kr per start. Är då den segelflygintresserade ekonomiskt sinnad bor han för 50 öre per natt i »hotellet», där man också kan laga mat lämpligen köpt i öns affär.

Klubb utan plan statar med 12 diplom

A-, B- och C-skolningen ger alltså inte anledning till några bekymmer — värre är det med dem som redan tagit sitt C, och sådana fins inte mindre än sex stycken — i Härnösand! Sundsvallsklubben har visserligen ett 25-tal medlemmar med diplom, men just nu har bara instruktören själv C. Nu hör till saken att Härnösand, som ju delar fältet med Sundsvall åtminstone till namnet, inte har ett enda glidplan en gång men hela 12 medlemmar med diplom. Det är väl ganska unikt, men om något visar det hur långt man kan komma med en ordentlig portion energi även om pengarna saknas. Det började 1945 med att klubben lyckades få ihop en tusenlapp till stipendier. Tio modellflygarpojkar fick 100 kr var, vintern därpå fick de låna delar av en byggsats från Sundsvall, sommaren 1946 kom statsstipendierna som ett brev på posten, och så blev det både B och C. Den framåtandan resulterade också i att Härnösands stad åtog sig att betala hyra för en bygglokal, en bil har man också fått ihop till, och så hoppas man att en byggsats kommer så småningom — så eller så...

Lars B.



Ordföranden i Härnösands flygklubbs segelflygsektion Svante Wiklund har tagit C-diplom och skall i sommar utbildas till instruktör — här ses han vid Babyn.

● American Airlines har nyligen annullerat sin beställning på 20 trafikflygplan av den ultrasnabba typen Republic Rainbow. Pan American World Airways är nu den enda firma som har beställningar på Rainbowplan inbegripande hos Republic. Pawas beställning omfattar sex plan med förhandsrätt på ytterligare tolv plan.

TIL VORE DANSKE LÆSERE!

NU KAN DE ABONNERE I DANMARK

Pris for Helaar dsk Kr. 20:—.
Halvaar dsk Kr. 10:50.

Abonnement kan tegnes med Ikræfttræden naar som helst. Bladene sendes i Korsbaand fra Stockholm direkte til Abonnementerne. Betalingen erlægges forud til vort Københavnskontor ved: Rudolf Fardal, Raadhuspladsen 59, København V. Centr, 12051—12751, Postkonto 31646. Abonnement kan ogsaa bestilles hos Bog- og Bladhandlerne overalt i Danmark.

Kalmar

E. TH. LUDVIGSSONS
TRÄVARUAFFÄR

KALMAR

TEL. 271 & 441

levererar till förmånligaste priser
alla slag av

BYGGNADSMATERIAL

och

SKOGSPRODUKTER

A. CENELL, Cykelverkstad

Unionsgatan 11

Tel. 25 85

Försäljer ledande cykelmärken, såsom
HERMES, VEGA, REX m. fl.

Utför alla slags cykelreparationer
omsorgsfullt och till facila priser

Danska WIENERBAGERIET

Norra Vägen 35 - Kalmar - N. Långgat. 27

Tel. 13 66, 29 66

Tel. 16 66

KONDITIONER och KAFÉ
Servering i trappa upp

Rekommenderas

Kalmar

ARMBANDS UR
högsta kvalitet
Stötsäkra och Vattentäta!
Chronografer!

H. ESBJÖRNSSON & SON

UR- OCH OPTISK AFFÄR

Storgatan 11 Tel. 883
Medlem av Sveriges Urmakareförbund

Esso Bensinstation

Floras Kulle - Kalmar

Föreståndare: Svensson & Carlsson

Fullständig Service Tel. 747 Kalmar

KALMAR SJUKVÅRDS- OCH OPTISKA AFFÄR

(Signe Thorvall)

ALLT I SJUKVÅRDSARTIKLAR

Stadsparkens Restaurant

KALMAR

Invid Slottet med utsikt över Sundet
Bästa mat- och förfriskningsställe under
sommarmånaderna

Konditoriservering Musik
Tel. 85

SÖDRA KALMAR LÄNS HEMSLÖJDSFÖRENING

Larmgatan 26. KALMAR. Telefon 253.

UTSTÄLLNING OCH FÖRSÄLNING
SVERIGES ÄLDSTA HEMSLÖJD

TEKNISKA MAGASINET

Specialaffär i Toalettartiklar

Storgatan 29 KALMAR Tel. 445

KÖP BILLIGT!

GÅ TILL TEX

TEX Affären för ekonomiskt folk
25 STORGATAN 25 TEX

Gynna

VÅRA ANNONSÖRER!

Kristianstad

PRESSNING
KEM. TVÄTT

Omsorgsfullt arbete Moderata priser

VASA Kemiska.

V. Storgatan 16 - Kristianstad

Telefon 3472

Linköping

BAUER & ANDERSSON

FÄRGERI & KEMISK TVÄTTANSTÄLT

Tullgränd 4, Linköping

Telefon 22444

Vårt motto:

Gott arbete och humana priser

Gunnar Johnsons Eftr.

LINKÖPING

Bokhållaregatan 1 - Telefon 22889

Reseffekter - Handskar - Lädervaror

VÄSKOR REPARERAS

HANDSKAR LAGAS och TVÄTTAS

Konfektions-Metall

Linköping - Tel. 25700

Overallknappar, Knappformar, Byxknappar, Blyknappar, Spännen, Skyddskapslar, Säkerhetsnålar, Klackbrickor samt diverse massartiklar för konfektionsindustrin. Pappersklämmare, Nälklammer, Päsnilar, Emblemnålar, Flagnålar och diverse artiklar av tråd och plåt. Utför förnickling, galvanisering, brännlackering och glödning av massartiklar.

HERRSKRÄDDERI • DAMSKRÄDDERI

UNIFORMER

G. A. Lindqvist

Platensgatan 3 - Telefon 21225

Linköping

Linköpings Billackering

Innehavare: NILS GÖRANSSON

Klostergatan 5

Tel. 22420

Förstklassigt arbete garanteras

Mångårig praktik

MARTHALLS

FLYGDRÄKTER, MÖSSOR och BASKER

Marthalls Syndustri A.-B.

Telefon 22932

Linköping

Banck & Nilson Eftr.

L. Sörensen A-B

LIVSMEDELSAFFÄRER

Hygien - Kvalitet - Lägsta pris
Linköping Växel

B 1. Platensgatan 21	Tel. 29431
B 2. Platensgatan 6 A	Tel. 29432
B 3. Klostergatan 33	Tel. 29433
B 4. Centralhallen	Tel. 29434
B 5. Nya Tanneforsvägen 19	Tel. 27760
B 6. Malmslätt	Tel. 99018

Luleå

ÄT GOD MAT I TRIVSAM MILJÖ

konsum Restaurangen

LULEÅ Telefon 1415

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

NORRKÖPINGS HANDSKAFFÄR

Hospitalsgatan 5

Telefon 21556

HANDSKAR - VANTAR - STRUMPOR

OSVALD SVENSSON

CYKELVERKSTAD

Trozelligatan 28

Telefon 23349

CYKEL- & SPORTAFFÄR

Reservdelar

Reparationer

Aukt. service för Lättviktsmotorcyklar

Reparera Eder BIL hos oss!

Vi stå rustade att med för General Motors
vagnar specialutbildad personal betjäna
Eder. Original reservdelar till

Chevrolet, Buick, Opel, Bedford,
Biltz, La Salle

för vilka fabrikat vi äro auktor. försäljare.

ADOLF SÖDERBERG

Stockholmsvägen 22-26 - Tel. växel 29420

Östra Eneby

Bilreparationsverkstad

Finspångsväg. 166, Norrköping, Tel. 11077

BIL- och MOTORREPARATIONER

REELT ARBETE UTLOVAS

Bertil

Damm

BENSIN



OLJOR

SERVICE

N. Promenaden 117

Tel. 32954 - Norrköping - Tel. 26351

KSAK - nytt



Chefsinstruktören nöjd med första DK-segelflygkursen

Den första DK-segelflygkursen i Sverige och Skandinavien är nu slutförd, och chefsinstruktören för segelflyget, Bengt C:son Bergman, som tillsammans med förste instruktören Lennart Ståhlfors varit lärare och ledare för kursen, har nu utarbetat en rapport, som så småningom i sin helhet kommer att bli tillgänglig för dem som är intresserade. Här följer ett sammandrag av den preliminära rapporten.

Kursen har omfattat sju elever med två lärare och har i huvudsak genomförts vid Segelflygskolan Alleberg under tre veckor med början den 4 maj. Till följd av en envis östlig vind på Allebergs enda startbana, som ligger i nord-sydlig riktning, och till följd av att det ensitsiga plan av typ Schweizer SGU 1-19, som skulle ha använts för EK-skolningen, inte blev klart på grund av leveransförseningar, måste kursens senare del förläggas till ett större fält cirka 50 km från Alleberg.

EK-skolningen måste i strid med den uppgjorda planen utföras med Grunau Baby, ett plan vars flygegenskaper högst väsentligt skiljer sig från de egenskaper, som är utmärkande för det tvåsitsiga flygplan av

typ Schweizer SGU 2-22, som användes för DK-skolningen. Det ensitsiga SGU 1-19 har i stort sett exakt samma flygegenskaper som det tvåsitsiga, och en övergång från DK till EK med dessa plan bör kunna gå betydligt smidigare, än att som nu gå från DK i SGU 2-22 till EK i Grunau Baby, framhålls i rapporten.

Trots detta har kursen visat DK-skolningens odiskutabla fördelar. Resultatet blev att sex av de sju eleverna vid kursens slut hade erövrat C-diplom.

Inga haveritillbud har förekommit. Herr Bergman framhåller särskilt att läraren känner betydligt större säkerhet när han släpper iväg en DK-utbildad elev på hans första ensamflygning än vad fallet är då

en EK-utbildad elev gör sin första start med segelflygplan.

Varje elev har i medeltal erhållit 1 tim. 50 min. flygtid i DK och 35 min. i EK. Antalet starter i DK har i medeltal uppgått till 46 och i EK till 19 (varav i genomsnitt 4 lågstarter). En av eleverna var mogen för EK redan efter 34 starter. Att pojkarna verkligen kunde flyga visar det faktum, att de flesta gjorde sina fem C-prov på lika många starter i följd och att medelfelet vid pricklandningarna icke var större än plus minus 10 m.

I rapporten, som är en ganska diger lunta med mängder av siffror, iakttagelser och erfarenheter, framhålls att inga större svårigheter föreligger för läraren att demonstrera de flesta roderrörelser och manövrer trots den korta flygtiden och de relativt låga urkopplingshöjderna som erhållits. Rodrens verkan i sväng tillhör det svåraste att visa, men eleverna kan dock bibringas god uppfattning om rodrens verkningsätt, om läraren före starten fullständigt klargör händelseförloppet teoretiskt. Överhuvudtaget är det ytterst viktigt att samtliga övningar genomgås grundligt teoretiskt, speciellt rodrens sekundära verkan.

I sin kritiska analys av kursen framhåller chefsinstruktören att det använda DK-planet är mycket ändamålsenligt och kan rekommenderas. Vidare framhåller han att en viss nackdel med DK-utbildningen torde ligga i att nybörjaren, som tidigare inte

Segelflygskolan Alleberg i juni 1947. I bakgrunden den 50 km avlägsna Kinnekulle. Foto: Y. Norrvi. (Bilden godkänd för publicering av Försvarsstaben.)



KSAK-anslutna flygklubbar

OBS! Telefonnumret inom parantes är till arbetet. Det först nämnda till bostaden.

AEROKLUBBEN I GÖTEBORG, Lilla Nygatan 2, Göteborg. Tel. 11 61 43. **Ordf.:** Landshövd. Malte Jacobsson, Länsstyrelsen. Tel. (Länsstyrelsen). **Sekr.:** Civ.-ing. Nils Rydellius, Surte. Tel. Surte 75, (17 40 00). **Kassör:** Ing. Nils Thidholm, Lilla Nygat. 2, Göteborg. Tel. 16 33 11, (11 18 00). **Gruppchef:** Civ.-ing. Anders Johansson, Linnégatan 63, Göteborg. Tel. 14 52 06, (16 42 41).

AEROKLUBBEN I MALMÖ, Malmö 8. Tel. 327 67. **Ordf.:** Överste Ingemar Nygren, Ljungbyhed. Tel. 3 65, (Krigsflygskolan). **Sekr.:** Yrkeslär. Ivar Andersson, Mäster Eriksplan 12. Tel. 189 02. **Kassör:** Dir. Gunnar Holmgren, Banérgatan 12. Tel. 157 58, (717 40). **Gruppchef:** Instruktor Karl-Erik Rosenqvist, Kungsgatan 35, Malmö. Tel. (327 67).

ARBOGA FLYGKLUBB, Arboga. Tel. 20 00. **Ordf.:** Flyging. Gösta Backman, Kapellgatan 10. Tel. 9 82, (20 00). **Kassör:** Affärsförest. Torsten Åberg, Vasagatan.

AVESTA FLYGKLUBB, Stjärken 3, Avesta. Tel. 56 57. **Ordf.:** Borgmäst. Erik Persson, Centrum, Avesta. Tel. 55 70, (53 70). **Sekr.:** Polisman Owe Wennberg, Stjärken 3. Tel. 56 57, (52 12). **Kassör:** Brukstj.-man Holger Nyström, Vetet 3 B. Tel. (55 00).

BLEKINGE FLYGKLUBB, Kallinge. (Se sid. 7.)

BORLÄNGE-DOMNARVETS FLYGKLUBB, Borlänge. Tel. 331 07. **Ordf.:** Doktor Georg Abrahamsson, Stationsgatan 8. Tel. 119 09, (119 09). **Sekr.:** Fänrik Folke Isacson, Box 6092, Borlänge. Tel. (106 61). **Kassör:** Fabrikör Ernst Söderlund, Borgnäsavägen 40. Tel. (107 60). **Gruppchef:** Köpman Sven Mattsson, Kvarnsveden. Tel. (320 15).

BORÅS FLYGKLUBB, Borås. Tel. »Allmän-co». **Ordf.:** Major Stig Bolling, Kristianfält, Borås. Tel. 112 81, (177 50). **Sekr.:** Disp. Hans Pedersén, Villagatan 28, Borås. Tel. 100 42, (»Allmänco»). **Kassör:** Dir. Olof Ahreman, Smålandsgatan 10, Borås. Tel. 75 14, (171 35).

(Forts. i nästa n:r.)

320 km med Baby

I presslägningsögonblicket meddelas att Lars Milling, Halle-Hunnebergs FK söndagen den 8 juni flög från Trollhättan till i närheten av Enköping — 320 km. — med Grunat Baby efter vinststart. Svenskt Babyrekord utan tvivel.

suttit i ett flygplan men som redan efter fjorton dagars utbildning flyger ensam i ett segelflygplan, kan komma att känna sig alltför säker. Det snabba inlärandet fordrar en sträng övervakning och en sträng fortsatt skolning omedelbart efter kursens slut.

Efter att ha tagit del av chefsinstruktörens preliminära rapport får man ganska klart för sig att såväl han som hans medhjälpare Lennart Ståhlfors anser DK-skolningen vara den rätta utvecklingen även inom segelflyget. Att metoden emellertid ställer ganska stora krav såväl på personal som organisation och att ytterligare studium av de nu vunna erfarenheterna är nödvändiga, står tämligen klart. Inte minst viktiga är de frågor som rör ekonomi, utbildning av lärarpersonal samt tillgången på lämplig material.

Dessa frågor kommer säkerligen att bli föremål för ingående diskussioner när rapporten i dess helhet hunnit bli känd.

Det skulle förvåna om inte DK-kursen på Älleberg i maj 1947 kommer att bli en betydelsefull milstolpe i det svenska segelflygets utvecklingshistoria.

Yngve Norrvi.

RIKSSEGELFLYGTÄVLINGEN I FULL GÅNG

Många goda höjdresultat

Rikssegelflygtävlingen börjar faktiskt bra. Redan i förra numret kunde vi meddela en del ganska goda resultat i höjdmomentet, och här kommer ytterligare en trave, som inte skäms för sig. Ännu är det en smula för tidigt att göra någon sammanställning, så vi nöjer oss tills vidare med att endast ta de nyrapporterade resultaten individuellt. För överskådlighetens skull tar vi rapporten i tabellform klubbvis.

HÖJDMOMENTET

	Dag	Fpltyp	Startplats	Startmetod	Beräknad höjdvinst
<i>Stihms segelflk:</i>					
Tage Löf	26/5	Weihe	Älleberg	F	2025 m
Tage Löf	29/5	Weihe	Älleberg	F	1775
Tage Löf	23/5	Gr. Baby	Älleberg	F	1650
Tage Peterson	25/5	Weihe	Älleberg	F	1575
Tage Peterson	4/6	Weihe	Älleberg	F	860
<i>Halle-Hunnebergs FK:</i>					
Henning Rosengart	22/5	Moswey	Trollhättan	V	2000
Stig Bergstedt	22/5	Olympia	Trollhättan	V	1875
Hans Möllborn	19/5	Moswey	Trollhättan	V	1525
<i>Uppsala FK:</i>					
Åke Lundin	25/5	Olympia	Älleberg	F	1830
Åke Lundin	22/5	Gr. Baby	Älleberg	F	1070
Georg Stark	26/5	Gr. Baby	Uppsala	F	1000
<i>Eskilstuna FK:</i>					
Lars Corell	25/5	Gr. Baby	E—tuna	F	1660
John Bohman	26/5	Gr. Baby	E—tuna	F	1425
Stig Bohman	26/5	Gr. Baby	E—tuna	F	800
Clas Eklind	26/5	Gr. Baby	E—tuna	V	850
Roland Jonsson	25/5	Gr. Baby	E—tuna	F	650
<i>Västerås FK:</i>					
Erik Westling	18/5	Gr. Baby	V—ås	F	1550
Arne Swärdh	18/5	Gr. Baby	V—ås	F	1200

DISTANSMOMENTET

Nu har också de första rapporterna om distansflygningar kommit. Bäst har Åke Lundin, Uppsala flygklubb, lyckats. Den 25 maj gick han med en Olympia från Älleberg till Tutaryds järnvägsstation i Småland, en distans på 148 km. Det var förresten hans prov för silvret, och nu leder han distansmomentet individuellt. Hur länge det nu varar... Vi tar även de hittills inkomna resultaten i distansmomentet i tabellform individuellt klubbvis. Tabellen ser ut så här:

	Dag	Fpltyp	Start- och landningsplats	Startmetod	Distans
<i>Uppsala FK:</i>					
Åke Lundin	25/5	Olympia	Älleberg—Tutaryd	F	148
<i>Eskilstuna FK:</i>					
Lars Corell	25/5	Gr. Baby	E—tuna—Österby Hällestad	F	86
<i>Halle-Hunnebergs FK:</i>					
Stig Bergstedt	22/5	Olympia	Trollhättan—Älleberg	V	77
Henning Rosengart	22/5	Moswey	Trollhättan—Falköping	V	76
Hans Möllborn	19/5	Moswey	Trollhättan—Skara	V	66
<i>Aeroklubben i Malmö:</i>					
Uno Jönsson	27/4	Olympia	Eslöv—Rinkaby	V	62

Vi ber nu bara få påminna de tävlande och deras klubbar om önskvärdheten av att snarast möjligt rapportera uppnådda resultat till KSAK, Segelflygskola, Malmsskillnadsgatan 27, Stockholm. Tävlingsreglerna kan rekvideras från KSAK och likaså anmälningsformulär.

Uppmärksammas bör, att formulären är nya i år. De gamla duger inte. Skulle speciellt goda resultat uppnås, bör de rapporteras telefonledes till KSAK:s segelflygavdelning, telefon Stockholm 23 23 65, eller till Yngre Norrvi, Segelflygskolan, Älleberg, telefon Leaby 51 eller 50. En sådan telefonrapportering skall emellertid snarast kompletteras med en skriftlig på fastställt formulär.

Och så önskar vi lycka till även i fortsättningen. I nästa nummer kommer den första sammanställningen av de intill pressläggningen uppnådda resultaten. Så passa på och kom med och låt Eder klubb lysa i spalterna...

Norrköping

Gustaf Löfgrens Eftr. BLECK- och PLÅTSLAGERI

S. Nygatan 17 - Norrköping
Tel. Kontor och verkstad 205 19
Bostaden 243 62

ENEBY KONDITIONER & CAFÉ

Finspångsvägen 129 - Norrköping
REKOMMENDERAS
till besök
Telefon 111 64

Esso Bensinstation

Torggatan 1 - Norrköping - Tel. 218 79
Föreståndare: B. FORSLUND
FULLSTÄNDIG SERVICE
BENSIN — OLJOR

NORRKÖPINGS GUMMIVERKSTAD

Inneh. Axel Carlsson
Gamla Rådstugugatan 21
Tel. 254 94 - Bost. 270 73
REGUMMERINGAR & REPARATIONER
Fullständig RING-SERVICE

HOLMSTRÖM & JOHANSSON A.-B.

NORRKÖPING
G:la Rådstugugatan 18—20, Centr
HEMINREDNINGSAFFÄR
i MÖBLER, MATTOR, GARDINER,
SÄNGKLÄDER m. m.
Telefon 254 14 - 254 24

EDERT DAGLIGA BRÖD
erhålls Färskt och Gott i
Hötorgets Fin- & Hembageri
Inneh. G. SVENSSON
S:a Kyrkogat. 46, Tel. 246 53, Norrköping
Beställningar emottagas

KÖP EDRA JÄRNVAROR I
**Östra Eneby
JÄRNAFFÄR**
(Innehavare Jonsson & Ek)
Finspångsvägen 144 - Telefon 111 46
V Ä L S O R T E R A D

Kneippbadens Mek. Verkstad

Oskarsgatan 29
Telefon 209 23
NORRKÖPING

FLYGARENS tvättbekymmer löses enklast om han **RINGER 241 51**

Kneippbadens Ångtvätt

Strandvägen 28 - Norrköping
utför nämligen all HERRTVÄTT förstklassigt, snabbt och billigt.

Lastbilcentralen

NORRKÖPING
Slottsgatan 116 - Telefoner 257 56, 257 57
Utför alla slag av
Grovkörslor, Expresskörningar,
Flyttningar, Emballeringar och
Spedition

IVAR LÖWGRENS EFTR.

(Johansson och Lindskog)
N. Rådstugatan 16 - Tel. 249 10
NORRKÖPING
Platsens största sortering av
**VARTA ACKUMULATORER o.
PERTRIX TORRBATTERIER**
Laddningsstation och Bilelektrisk service

FIRMA W. MALMKVIST,
Lindövägen 55 - Norrköping
Telefon 219 54, 263 54

Av statens industrikommission utsedd som
A-grossist i lump-, metall- och järnbranschen.
Köper till högsta dagspriser: Järn- och
Metallskrot, Spislar, Motorer, Maskiner,
Ångpannor, Tågvirke, Tagel, Lump, Sticks,
Tomfat m. m.
Säljer: Spislar, Kaminer, Tvättgrytor,
Staketstolpar, Stängselnät, Stängselträd,
Järngrindar, Järndörrar, Takplåt, Kätting,
Räls, Balk, Järnrör till vatten-, avlopps-
o. värmeledningar samt växthusanläggningar,
Remskivor, Axlar, Lager, Skruvstycken m. m.

Ronneby

Conditori Continental

Karlskronagatan 16 - RONNEBY - Tel. 53
FULLSTÄNDIG
KONDITIONERISERING
BILJARD

BESÖK RONNEBY BAR

Telefon 6 12 - Karlskronagatan 40
Ni äter gott och billigt frukost, middag
och lunch. Varmrätter till 1 kr. serveras
hela dagen. Erkänt gott kaffe.
LÄSKEDRYCKER - CHOKLAD
TOBAK M. M.

Stockholms närhet

Per Larssons

Diversehandel
TORGET-BARKARBY
Tel. 36 27 31

GÖR ETT BESÖK HOS

Konditori IWO

Bromma Kyrkväg 472 (inv. Bromma kyrka)
Gott kaffe, goda wienerbröd och läckra
bakelser samt choklad och läskedrycker.
Gillestuga uthyres till föreläsningar och
sammankomster.
Öppet kl. 9—22 Telefon 37 22 03
INGA JOHANSSON

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

Alb. GOZZI's

MURBRUKSFABRIK
Köpmangat. 5, Uppsala Tel. 331 87.
MURBRUKSFABRIKEN
Telefon G:a Uppsala 127.

Västerås

Populärt och uppskattat för Goda
Konditorivaror och Gott Kaffe är

Conditori City

STORA GATAN 15 TELEFON 308 86
BESTÄLLNINGAR MOTTAGAS

KAFFESTUGAN

»LEDANDE KAFÉ»
när det gäller gott kaffe och bröd.
HANTVERKAREGATAN 2. TEL. 310 93.

NORDINS SPECERIER

— Allt i Specierivaror —
STORA TORGET 6 TELEFON 301 54
Spec. Goda Kaffeblandningar

PRENUMERERA PÅ **FLYG** NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

STOCKHOLM



flygning är resultatet av goda flyg-
egenskaper, kalla beräkningar och en
fullgod maskin.

ADDIS ABEBA

...och

SHELLFÖRTROENDE ★



★Safiren tankades med SHELL flygbensin 80-oktan (etyliserad)
och Aeroshell 100 flygmotorolja