

Flyg



FLYG OCH BADA

Flugit till badet är vad dessa två damer har gjort, Ylva Jensen och Inga Hyllman, som just känner efter om de skall våga ta ett dopp.

Reportage på sid. 18—19.

(Foto: Paul Melander.)

Nr 14
1947

SPORTNUMMER

45 öre

I Norge 80 öre

I Danmark 85 öre

Sidan 17: Flygintaturen Rit-Ola har ordet



Flygkapten P. A. Lovén



Under det gångna
halvåret har jag besökt 396 platser
gjort 2.056 uppstigningar och
befordrat 5.318 passagerare.

P. A. Lovén

AKTIEBOLAGET

Björkqvallsflyg

STOCKHOLM



AGATONS spalt



BLOHM & VOSS BV 141B (1942)

Tresitsigt spaningsplan

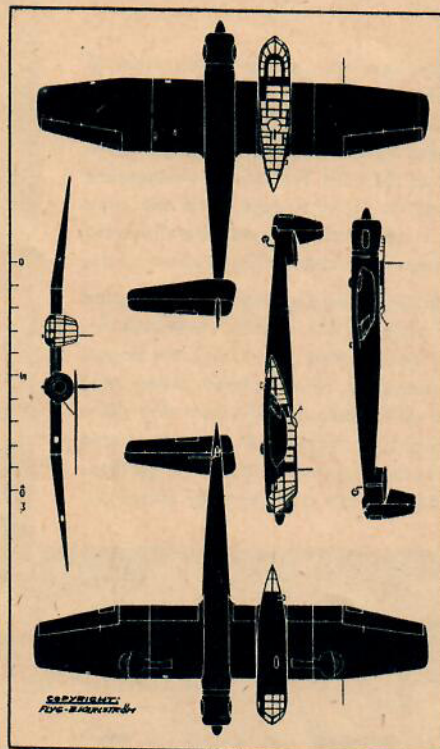
Tillverkare: Blohm & Voss, Hamburg, Tyskland.

Under den tid Dr Ing Richard Vogt, chefskonstruktören hos Blohm & Voss-firman, arbetade vid Kawasaki-fabrikerna i Japan fick han idén till det osymmetriska flygplanet, vilket han ansåg vara den enda tillfredställande lösningen på ett enmotorigt spaningsplan. Det måste som bekant vara mycket god sikt från ett sådant och dessutom skall planet också ha möjlighet att försvara sig. Vad sikten beträffar var denna fenomenal från »glasgon-dolens», som också lämnade ett praktiskt taget oinskränkt skjutfält bakåt-uppåt och åt sidorna. Den smala kroppsbommen dölde visserligen en del av skjutfältet åt vänster men denna olägenhet eliminerades genom lätt skevning. Utan tvivel var denna flygplantyp betydligt effektivare än något annat då existerande plan — på skrivbordet. Hur det förhöll sig i verkligheten är inte känt, men då endast ett relativt litet antal plan byggdes och sattes in på östfronten, får man anta, att succén förmodligen uteblev.

Prototypen Bv 141A med konventionell stabilisator provflygs 1938, utrustad med en 1000 hk motor av typ BMW 132. Erfarenheterna från denna typ tillämpades sedan på den slutgiltiga versionen Bv 141B som sattes i tjänst 1942. Den hade emellertid en 1600 hk BMW 801-motor. Bv 141B var en helmetallkonstruktion med vingarna uppbyggda på en rörbalk — en detalj som återfinns på nästan alla Blohm & Voss-konstruktioner.

DATA OCH PRESTANDA:

Spännvidd 17,46 m
Längd 13,95 m
Vingyta 43 m²
Flygvikt 5500 kg
Toppfart 440 km/t
Beväpning: två fasta och två rörliga 12,7 mm ksp samt lätta bomber.



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: 1) Härmed önskar jag få veta hur hastighetsmätaren på ett segelflygplan fungerar. 2) Får en person som är skelögd segelflyga? 3) Finns det något plan av typ B 5 med infällbart landställ?

Lennart A.-son.

Svar: 1) På samma sätt som på ett motorflygplan, d v s via ett pitotrör. 2) Detta kan endast en flygläkare avgöra. Något certifikat torde ni dock knappast få. 3) Någon B 5:a med infällbart landställ har aldrig existerat. Däremot var denna flygplantyps amerikanska föregångare — Northrop A-17A — försedd med infällbart ställ.

Fråga: 1) Hur är färgschemat för Seabee och Bell 47? 2) Hur många Seabee finns det i Sverige? 3) Vem äger Seabeen SE-ARX.

Skala 1:100, Falun.

Svar: 1) Seabee är målad i en matt silvergrå färg medan helikoptern Bell 47 är ljus grön över hela flygkroppen. 2) Omkring 20 av de 25 Seabee som beställts av Ostermans Aero torde vara levererade. 3) SE-ARX är ingen Seabee utan en ombyggd Douglas C-47, ägd av Skandinaviska Aero AB.

Fråga: 1) Hur stor bomblast och toppfart har B 18B? 2) Vilka data och prestanda har den propellerdrivna J 21:an?

Lösnummerköpare.

Svar: 1) Bomblasten på B 18B är fortfarande hemlig. Toppfarten är 575 km/t. 2) J 21A har följande data och prestanda: spännvidd 11,6 m, längd 10,45 m, höjd 3,97 m, vingyta 22,2 m², tomvikt 3250 kg, flygvikt 4150 kg, vingbelastning 190 kg/m², effektivbelastning 2,8 kg/hk, toppfart 650 km/t, marschfart 520 km/t. Motor: 12-cyl. vätskekyld radmotor av typ Mercedes-Benz DB 605B på 1475 hk.

Fråga: För omkring tio år sedan blev »Flygande Loppa» ganska välkänd litet var stans i Europa, inte minst i Sverige och Finland. Är dessa maskiner helt utdömda, då man aldrig ser eller hör något om dessa numera?

»Planlös Finland.»

Svar: All tillverkning av och flygning med den s. k. »Flygande Loppa» är tyvärr förbjuden i alla civiliserade länder, på grund av att varken konstruktionen eller tillverkningen var tillfredsställande ur säkerhetssynpunkt. »Flygande Loppans» konstruktör, fransmannen Henry Mignet, är emellertid fortfarande verksam och det är inte otroligt att en ny och bättre »Loppa» så småningom ser dagens ljus. Någon »hemslöjd» av det slag som pågick under åren 1936—37 torde emellertid knappast bli aktuell. I varje fall måste i så fall alla tillverkade plan vederbörligen besiktigas av de olika ländernas luftfartsmyndigheter, om nu »hembygge» åter skulle bli tillåtet.

FLYGS BREVKLUBB

Forts. fr. sid. 12.

NORGE:

Jacob Sörensen, 18 år. 3-5-6.
Albert Svea, 16 år. 1-3-5-6.
Erik Tandberg, 14½ år. 1-3-5-6.
Eivind Baukop, 20 år. 1-5.
Knut Fors, 26 år. 1-2-3.
Hans Skadsheim, 19 år. 3-4-5-6. Spec. intr. av modellflygteori och reaktionsdrift av modellflyg.

FINLAND:

Pekka Jäntti, 19 år. 1-2-4-5-6. Särskilt intr. av folkflygplan, flygande vingar och experimentmodellflygplan.
Kadett Sakari Koskinen, 23 år. 3-5. Önskar kontakt med militärflygare.
Tekn. stud. Tom Carlsson, 22 år. 1-2-4-6.
Lars Gunell, 16 år. 2-3-4.
Arvo Somerl, 18 år. 3-5-6.
Olavi Rautio, 19 år. 1-2-4. Önskar brevväxla med flygklubbdare.

DANMARK:

Jörgen Andreassen, 18 år. 3-5.
Svend Fondt, 32 år. 1-2-3-5. Vill byta erfarenheter betr. arbetet inom flygklubbar.
John Larsen, 16 år. 3-5-6.
Svend Aage Petersen, 26 år. 3-6.
Preben Juhl, 15 år. 1-3-5-6.
Mogens Frederiksen, 16½ år. 1-3-5-6.
Erik Skou, 16 år. 4.

NEDERLÄNDERNA:

Willem Vellinga, 26 år. Flyg, bilar, segling. E-F.
Robert Gonggryp, 21 år. E-T.
Bernhard Bos, 17 år. Flyg, sport, frimärken. E.
Maarten Beeftink, 16 år. E-F.

ENGLAND:

*Alma Cooper, 18 år. 4. Frimärken. E.

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!



Sommarens Sportplan till salu

Sport- & skolflygplanet SE-BHB, Klemm 35 på flottörer, med hjul- och skidlandningsställ, blind- och nattflygutrustning. Utmärkt skick. Flygtid 500 timmar. I köpet ingår fri efterutbildning på sjöflygplan. Hänv. till kapt. A. Ahrenberg, Stockholm 29, tel. 67 92 15.

CESSNA LEDER

CESSNA 140 MODELL 1947

STÖRRE SÄKERHET - STÖRRE KOMFORT - STÖRRE ANVÄNDBARHET - BÄTTRE PRESTANDA

Nya sitskuddar i svampgummi ger den nödvändiga komforten för längre flygningar. Sitsarna är justerbara.

Ny utformning av kabininteriören med tvåfärgsklädsel i duk och äkta läder.

Ny vibrationsdämpad upphängning av instrumentpanelen med rheostatkontrollerad belysning.

Nytt ljudlöst ventilationssystem förser kabinen med frisk luft i alla slags väder på samma sätt som på trafikflygplan.

De detaljer som här visas är endast några få av de många förbättringar som erbjuds Er på 1947 års modell. Med 85 hk Continental-motor har Cessna 140 en räckvidd på 725 km och en toppfart på 195 km/t. Förutom två passagerare kan planet ta 40 kg bagage. Skriv eller ring oss och vi demonstrerar med nöje alla dessa förbättringar som endast Cessna kan erbjuda.

En annan högklassig Cessna-produkt är Cessna 120, en prisbillig och oerhört användbar typ som är identisk med 140 i fråga om storlek och prestanda. I helmetallkonstruktion med det nya säkerhetslandstället, men utan självstart, generator, batteri och flaps samt med mindre luxuös inredning, är denna typ idealisk för övnings- och sportflygning i allmänhet.

Nytt ljuddämpat avgassystem reducerar motorljudet till ett minimum såväl inne i kabinen som utanför.

Ny strömlinjeformad motorinklädnad ger planet det eleganta, slanka och moderna utseende som alltid kännetecknat en CESSNA-skapelse.

Cessna
THE PILOT'S AIRPLANE



Generalagent för Sverige:

**Gösta Forslund
Aviation**

TEL 7890-7694

Gävle

CESSNA 120

BOMBER HARRIS...

Forts fr. sid. 23.

försök att sprida de viktigaste krigsindustri-anläggningarna eller att bygga in dem i underjordiska skyddsrum.

Men även underjordiska fabriker är lika beroende av kommunikationerna som alla andra, och under det sista krigsåret skulle det icke erbjudas några svårigheter att angripa dem genom att koncentrera anfällen mot deras järnvägsförbindelser, vi hade redan på en järnvägstunnel eller ett mycket tjockt tak av armerad betong. Men 9,9-tonsbomben stod icke till vårt förfogande förrän på våren 1945, då vi använde den med stor verkan mot viadukter på järnvägarna som leder till Ruhr även som mot skyddsrum för u-båtar. Om det blivit nödvändigt hade vi kunnat använda dem mot de underjordiska fabriker.

Under det sista krigsåret pratades det mycket nonsens om de underjordiska fabriker. I själva verket var det icke ens en procent av Tysklands industri som gått under jorden eller kunnat göra det. Men även om en större del hade skyddats på detta sätt hade det icke erbjudit avsevärt större svårigheter att förlama deras tillverkningsmöjligheter.

Föregående artiklar i denna serie var införda i nr 3—6 samt i nr 13. Forts. i nästa nr.

SEGELFLYGETS...

Forts fr. sid. 13.

forskningens tjänst. Om man kunde inrätta en central i alla länder, dit barogram insändes och bearbetades av skickliga och intresserade meteorologer, skulle säkerligen många nyttiga erfarenheter göras.

Genom att systematiskt samla barogram kunde man i Tyskland göra en mängd intressanta iakttagelser, vilka möjliggjorde exakta beräkningar av de vertikala luftströmningarna och klarade förloppet vid vägbildning, fortsätter Georgii. Det kan nämnas att flygningar, som utfördes av Hirth, Groenhoff

och Kronfeldt vid flera tillfällen visade sig vara rena vägflygningar utan att piloterna närmare hade reflekterat däröver. De flög helt enkelt efter variometer.

Det är en allmän föreställning att en betingelse för vägnas bildande nödvändigtvis måste vara ett terränghinder av något slag. Detta är inte nödvändigt. 1931 utförde Hirth och Groenhoff en sträckflygning på 165 km genom att hålla sig framför en åskfront. Avståndet var så stort som 10 km. Vid studiet av barogrammen framgick omedelbart att det inte rörde sig om termik eller frontuppvind utan om rena vågor. Flygningen utfördes inte som parflygning utan helt oberoende av varandra, men båda barogrammen visade samma slående likhet. Även andra flygningar visade samma sak. En åskfront alstrar alltså vågor som befinner sig ungefär 10 km framför densamma.

Nu kan man ta steget fullt ut

och säga att varje förändring av vindriktningen vid marken eller ändring av vädret ger upphov till vågor. Iakttagelser i närheten av Paris bestyrker detta särskilt tydligt. Även i Oslos närhet upptäckte professor Störmer så tidigt som 1934 de linsformade molnen och studerade dem närmare. Utan Moazgotmoln förekommer naturligtvis också vågor, det är bara det att dessa moln på ett bekvämt och tydligt sätt visar vägnas läge i inversionsskiktet.

De franska segelflygarna har funnit en särskilt lämplig plats för sina försöksflygningar i vägnarna. Den ligger i franska Jura och bör göra det möjligt att efter vinschstart direkt genom hangvinden få anslutning. Även i Arosa i Schweiz när man samma förhoppningar.

Ofta gör man meteorologiska observationer med hjälp av motorflygplan. Ännu naturligare vore det att på dessa platser stationera segelflygplan, ty dessa är det enda tillförlitliga instrument man för närvarande känner att på önskad plats göra exakta mätningar av vertikalhastigheter och luftpeltriska fenomen.

Även vid konstruerandet av nya flygplanstyper borde industrin i större utsträckning utnyttja segelflygplan. Dessa ger vid praktiska flygprov mera tillförlitliga värden än i vindtunnel och blir nog i längden billi-

Ostermans studestipendium 1947 — 4 000 kr — erövrades av Olof Erik Johansson, Traneberg, för bästa resultat vid en av ungdomsveckans tävlingar samt för vid provning visat gott sinne för teknik. Johansson, som på bilden ses tillsammans med tävlingsledaren Sture Aman (t v) och direktör Lennart Osterman, kommer att använda stipendiet för studier utomlands.



gare. Heinkelverken började i slutet av kriget tillämpa denna metod genom att bygga segelflygplan av samma yttre form som det senare motorflygplanet. Resultatet var mycket tillfredsställande. Även Bell Aircraft är ju inne på samma linje. Den nya snabba XS-1 existerar f n endast som glidflygplan.

Det är därför all anledning för industri och forskning att understödja segelflyget, och detta på bred basis.

Efter professor Georgiis föredrag följde fri diskussion, då de schweiziska segelflygarna fick tillfälle att berätta om egna erfarenheter och ställa frågor. Säkert var det många värdefulla tips som gavs.

Som patriot kunde jag inte underlåta att fråga om Sveriges förutsättningar för vägflygning. Professor Georgii framhöll därvid att vi säkerligen var mycket lyckligt lottade, vilket ju även observationer visat. Vi har alltså bara att sätta full fart. Finge vi bara vår barogramsamlingssentral, några intresserade meteorologer för materialets bearbetande, besök av professor Georgii och naturligtvis medel, så vore det väl konstigt om inte även vi skulle kunna visa upp resultat.

Slutligen kan nämnas att en ny bok av professor Georgii kommer ut i dagarna, behandlande just de senaste forskningsresultaten inom vägflygningen. Den avser att vara en praktisk handledning för varje segelflygare.

Olle Håkansson.

ROLLS-ROYCE DERWENT REAKTIONSMOTORER

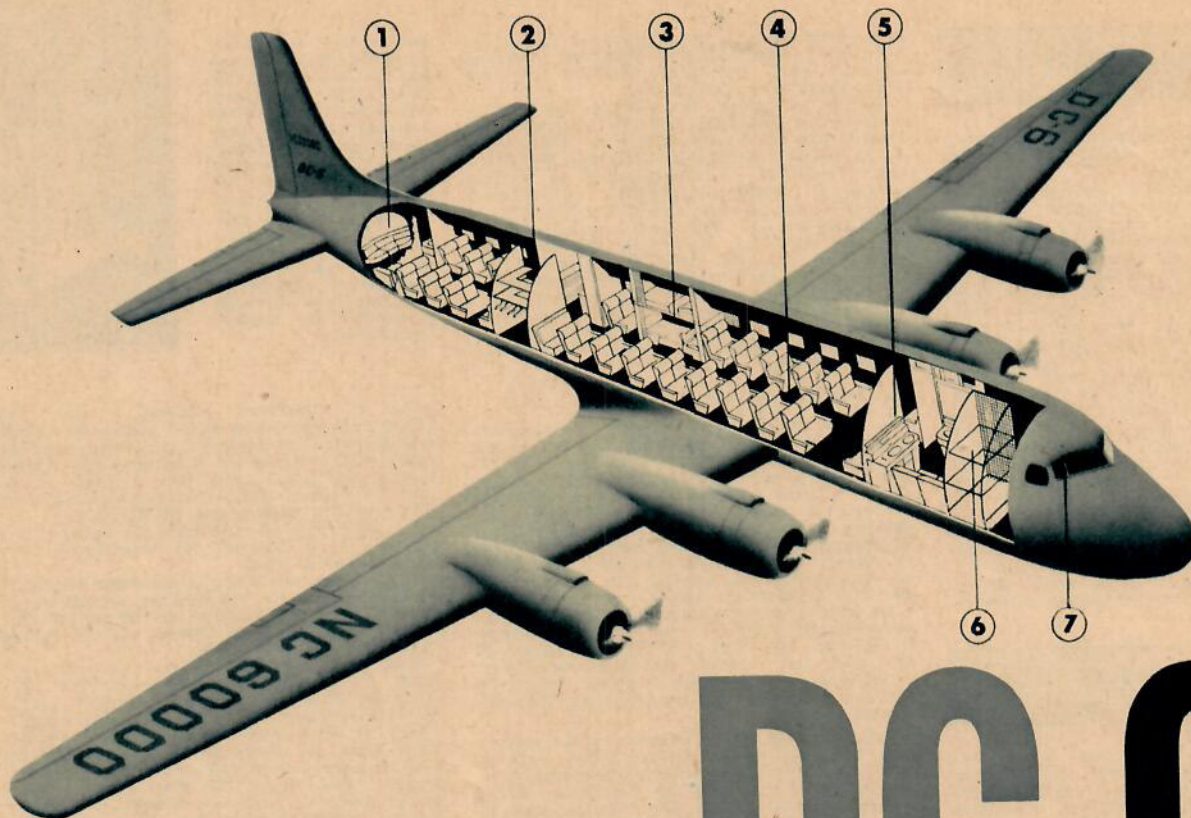
"Oreserverat beröm måste skänkas Gloster Aircraft Co., som konstruerat och byggt de världsrekordslående Meteorerna, samt åt Rolls-Royce Ltd., skaparen av de berömda Derwent reaktionsmotorerna, med vilka dessa plan utrustats.

På samma gång man ger detta beröm åt Meteors konstruktörer, får man icke glömma den stora del Rolls-Royce har i slutresultatet genom konstruktionen av Derwent reaktionsmotor, som möjliggjorde, att planets aerodynamiska egenskaper kunde tillfullo utnyttjas."



ROLLS-ROYCE
Aero
E N G I N E S

ROLLS-ROYCE LTD . DERBY . ENGLAND
Repr.: Salén & Wicander, Aktiebolag, Postfack Stockholm 1



DOUGLAS

presenterar den **nya**

DC-6

Nu officiellt godkänd av de amerikanska myndigheterna

- ① & ⑤ Eleganta sällskapsrum för damer och herrar, som vilja vara ostörda.
- ② — Buffé av ny, förbättrad typ erbjuder riklig variation rätter av högsta kvalitet.
- ③ — Bekväma fåtöljer för dagflyg; för nattflyg bekväma sängar — överallt individuell ventilation.
- ④ — Tryckkabinen garanterar automatiskt det rätta, behagliga lufttrycket för passagerarna — alla öronbesvär elimineras.
- ⑥ — Tidsbesparande stuvning av bagage; nya, redan färdigstuvade bagageboxar spara tid vid flyghamnarna.
- ⑦ — Förarrum med modernaste instrumentutrustning för säker flygning under alla förhållanden.

Förbättrad ljudisolation reducerar motorbullret till ett minimum. — Marschbastighet över 480 km/tim. Om så erfordras kan bestämmelseorten uppnås med hjälp av endast 2 av planets 2.400 hkr motorer.

Douglas DC 6, den nyaste och största versionen av de berömda Douglas Super sky-liners, är det förnämligaste flygplan, som hittills byggts — 5.000 av världens skickligaste flygplansingenjörer svara gemensamt för dess konstruktion. Douglas-ingenjörerna använde över 2.600.000 arbetstimmar på att fullända konstruktionsdetaljerna hos DC 6. Med det kravet för ögonen, att allting i varje tänkbar situation måste fungera perfekt, ägnades ej mindre än 200.000 arbetstimmar åt fabriks- och laboratorieprov av motorer, instrument och annan teknisk utrustning. Under ytterligare 90.000 arbetstimmar — inkluderande sammanlagt 500 timmars provflygning — prövades slutligen grundligt planets flygegenskaper av mer än 75 piloter. Intet annat flygplan kan uppvisa sådana siffror i vetenskapliga och praktiska prov.

ABA och **SAS**, med sina oerhörda krav på kvalitet och säkerhet in i minsta detalj, ha beställt för leverans till årsskiftet ej mindre än **17 st.** DC 6 — ett bevis på att Douglasplanen äro de säkraste och bästa i världen.

ALLT FLERA RESA TILL ALLT FLERA PLATSER MED DOUGLAS PLAN



DOUGLAS AIRCRAFT COMPANY, INC., SANCTA MONICA, CALIF., U.S.A.



Cessna-fabrikerna har nyligen presenterat två nya 4-5-sitsiga rese- och firmaplan benämnda Cessna 190 och 195. Motorutrustningen på 190 är en 240 hk Continental-stjärnmotor medan 195 har en 300 hk Jakobs-d:o.



En trevlig representant för amerikanska sportplan som godkända för sjöflygning, är tresitsaren Piper PA-12 Super Cruiser — här i Sverige representerad av Nyköpings Automobilfabrik.

FLYGA I VÅTT ELLER TORRT!

"Landflygfantasten" Harry Nilsson: Flottörerna lika dyra som ett flygplan!

— Det har på sista tiden yrats en hel del om de fantastiska möjligheter som man tror att sjöflyget skall kunna ge det svenska sportflyget, men frågan är om man inte på sina håll sett saken endast från ena sidan och förhärsligt det hela mer än vad som egentligen är tillrådligt, säger furir *Harry Nilsson*, Stockholm, »landflygfantast» och ivrig sportflygare på lediga stunder. Man föreställer sig sjöflyget som en fågelfri tillvaro där man kan flyga och fara hur som

Sjöflyg eller landflyg? Det har roat oss att ställa åsikt mot åsikt, debatten kanske går vidare — vad anser Ni förresten själv?

helst, drömmer om en härlig semester eller weekend på en idyllisk skärgårdsö och annan liknande romantik, men är det någon som närmare tänkt efter vad man får betala för nöjet och hur mycket man får arbeta för att hålla ett sjöflygplan i flygvärdigt skick?

Ett par flottörer kostar för närvarande omkring 6.000 kronor, vilket är lika mycket som priset för ett helt flygplan. Bara inköpspriset för ett sjöflygplan blir alltså dubbelt så stort som för ett landflygplan, en sak som inte är alldeles oväsentlig då man vet att sportflygarna i regel inte tillhör dem som går omkring och viftar med tusenlappar. Men ett sjöflygplan är inte dyrt endast i inköp. Ingen vettig sportflygare parkerar sitt flygplan utomhus under bar himmel utan ställer det mellan flygningarna in i en hangar så ofta det låter sig göra. Detta gäller i ännu högre grad sjöflygaren, men för att denna skall kunna få sitt flygplan under tak måste han dra det upp på land och därtill behöver han en slip. Tillgång till

(Forts. på sid. 25.)



"Sjöflygfantasten" Mauritz Hamrin: Inte dyrt att sjöflyga!

— Klart att det skall vara sjöflyg när det gäller sportflyget, anser sjöflygaren *Mauritz Hamrin*, Stockholm. Tänk bara på landningsmöjligheterna. I Sverige finns det kanske ett 20-tal civilflygfält som är godkända av Luftfartsstyrelsen och där alltså försäkringarna gäller och även om man till dessa summerar landningsstråken och övriga mer eller mindre provisoriska fält är de platser vilka man kan nå med ett landflygplan lätt uppräknade. Sjöflyget för emellertid sportflyget i ett helt annat läge. I stället

(Forts. på sid. 25.)



Färdas snabbt, bekvämt, modernt...



men tag inga risker —
tag luftfärdsförsäkring i

FÖRSÄKRINGSBOLAGET

TRAFIK

specialbolag för trafikrisker



Ombud
anställas.

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



T v: Flygläraren Stig Holmgren som Nordmalingsklubben »rekvirerat» från Norrköping har redan 18 elever.

● **Det kostar 300 kronor att bli medlem i Nordmalings flygklubb, ändå står folk i kö för att få komma med.**

● **Bara två av medlemmarna har över 5000 kronor i årsinkomst, ändå har man på några månader skaffat två flygplan och egen flyglärare!**

30 KÖPTE FLYGPLAN I SAMHÄLLE PÅ

— *Alla ska upp!* —

Någonstans mitt emellan Örnsköldsvik och Umeå på norra sidan gränsen som skiljer Angermanland och Västerbotten åt kommer landsvägsresenären helt oväntat ut på ett stort fält efter att ha kört mil efter mil genom norrländska skogar, och från luften ser man det som en oas i den oändliga gröna mattan. Ett par kilometer därifrån ligger Nordmaling, ett samhälle på omkring 600 själar, en liten stilla och beskedlig plats — utanpå. Men går man in i husen — i bilverkstäder, bagerier, kontor, bensinmackar, affärer, ja, var som helst, pratas det flyg. Och anledningen är inte svår att finna. Av samhällets 600 invånare har inte mindre än 30 satsat pengar på flygplan, som nu dagarna i ända surrar över byn som anspråkslöst nog kallas Nordmaling.

I basker och vindtygsjacka kliver *Sven Nordenfors*, bilhandlare och bensinstationsföreståndare, omkring ute på fältet. Han är en stadig man, *Sven Nordenfors*, han ser ut att stå med båda benen stadigt på marken. Men flyga ska han. Och han är inte rädd av sig. Han har motorer liksom i blodet, och han älskar fartens tjuvning, även om han inte tillhör den typen som vitt och brett skroderar om sina upplevelser. Tvärtom, han tycks väga varje ord på guldväg. De 30 i Nordmalings flygklubb visste det, och när det blev tal om att välja ordförande var *Sven Nordenfors* det starkaste namnet. Nu är det inte alls så länge sedan den saken var aktuell — det var i höstas som

klubben bildades, och vad har hänt? Jo, i dag har man två Piper Cub, hangar, flyglärare och mekaniker. Kom sedan inte och säg att norrlänningar är tröga...

När Nordmalings flygklubb bildades var det inte så mycket prat om saken som man kanske skulle kunna föreställa sig — man resonerade helt enkelt som så att har man ett fält så vore man väl dum om man inte flyger likaväl som man kör bil eller cyklar om man bor intill en landsväg. Någon över-

driven respekt för kostnaderna hade man heller inte.

Bara två har över 5 000 kr. i årsinkomst

Nu har väl många fortärande den uppfattningen att den som håller på med motorflygning privat måste vara mer eller mindre kapitalist. Sådant prat avfärdar *Sven Nordenfors & Co.* utan vidare. Högst två av de 30 har mer än 5 000 kr. i årsinkomst,

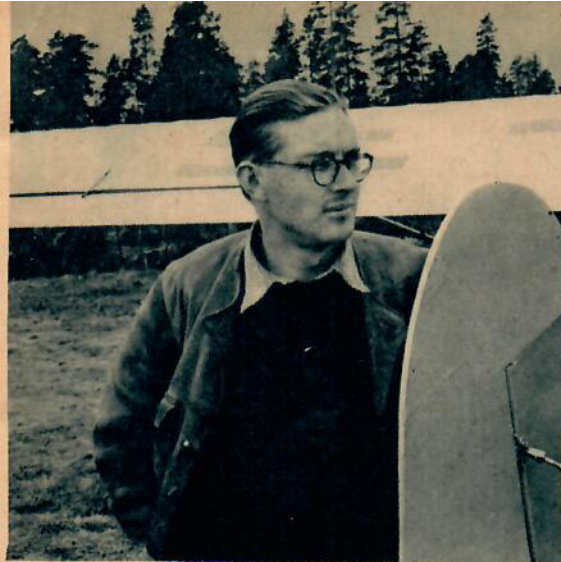
Bil — nej tack, flyg billigare!

Vem skulle säga nej till en bil? Ja, inte är det lätt att hitta någon här i landet, där högarne med körtillståndsansökningarna bara växer och växer. Men i Nordmaling träffade FLYG en herre som absolut inte ville ha bil. Det är för dyrt, förklarade han. Jag flyger i stället, det är mycket billigare!

Nu har det väl snart talats och skrivits tillräckligt mycket om *Cubar*, men *Curt Bjärestig* som den här glade gossen heter och hans kamrat *Sten Pohlstam* — båda flygmekaniker — har genom att köpa en sådan där liten kärra visat att man inte behöver ha några jätteininkomster varken för att ta certifikat eller kusa omkring i ett eget plan. Och därmed behöver väl ingen längre tvivla på att flyget verkligen är något också för »vanligt» folk.

De köpte alltså en Piper Cub för 5 850 kr. Flyga kunde de inte, men en flyglärare fick de tag i för 10 kr. i timman. 25 timmar behövde de till A-certifikatet, bensinen, hangarhyra och litet annat gjorde att de kom upp till 600 kr. innan de hade certifikatet klart. Det är visserligen fyra, fem hundralappar mer än vad ett vanligt körkort kostar, men sedan började det roliga. När *Curt Bjärestig* från Strängnäs, där han bodde då, i julas skulle resa

(Forts. på sid. 27.)



Nordmalingsklubbens unge och energiske sekreterare heter Ingvar Josephson, som ligger i allt vad han kan för att lära sig flyga — teorin har han klar, och nu väntar han bara på läkarutlåtandet. I det »civila» är han anställd i sin faders speditionsfirma och dessutom lokalredaktör åt Umebladet.

försäkrar de, och inte ens dessa två har så mycket att de kan samla något guld på kistbotten. Det hindrar emellertid inte att man utan att blinka försett stadgarna med en

600 SJÄLAR

paragraf där det talas om att inträdesavgiften är 300 kr. — som en liten jämförelse kan nämnas att Härnösands flygklubb har 5 kr! — och bara indrivningen av den avgiften synes den som det minsta sysslat med en flygklubb som en aktningsvärd prestation. Men pengarna tycks inte ha vållat några större bekymmer, och resultatet kom ju också illa kvickt — nu kan vem som helst av de 30 få flyga så mycket de vill till självkostnadspris.

Högst två andelar per man — nya medlemmar prövas

Nordmalings flygklubb är en mycket demokratisk sammanslutning, som bygger på den enkla principen att alla skall ha lika ansvar, och för att inte någon skall komma och göra sig bred på andras bekostnad har man hittat på att ingen får betala mer än 600 kr. vid inträdet — alltså två andelar. I motsats till en del andra flygklubbar, som med ljus och lykta söker efter medlemmar och tar emot varje ny »troende» med största glädje, ser Sven Nordenfors & Co. kritiskt på alla som kommer så här på sladden och vill vara med.

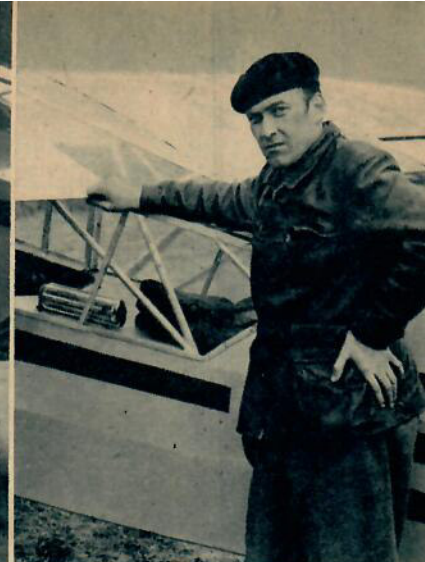
— Vi bestämmer själva vilka medlemmar vi skall ha, förklarar ordföranden. Det betyder naturligtvis inte att det är alldeles omöjligt att komma in i klubben, men det får inte vara vem som helst minsann.

Och resultatet kan inte bli mer än ett: det är en stor heder att få vara med...

FLYG 14/47



Sven Pohlstam (t v) och Curt Bjärestig vid sin Cub som de anser vara bra mycket värdefullare än en bil.



Bilhandlaren och bensinstationsföreståndaren Sven Nordenfors är en stadig man, ordförande i Nordmalings FK.

18 elever — fyra redan klara

Att det skulle bli elever i den här flygskolan var det naturligtvis ingen tvekan om — har man satsat 300 kr på flyget skall man flyga, det är så klart. Redan nu har flyglärare Stig Holmgren, som Nordmalingsklubben plockade upp från Norrköping, 18 elever — därav sex från Örnsköldsvik — och fyra av dem är redan klara för sitt första certifikat. Och vad är det för slags folk, dessa flygsugna norrlänningar? En liten titt i medlemsmatrikeln ger besked: bilmekaniker, chaufför, bagare, måleriarbetare, handelsbiträde, kontorister, sågverksarbetare. Kan det möjligen tänkas att myten om flyget som en rikemanssport därmed är avlivad?

Bussresa 10 mil för teorilektion

Det går alltså som smort med flygskolan i Nordmaling, men därmed är inte sagt att det går utan ansträngningar. Både tid och

pengar kostar det. Som bekant är det inte bara för den blivande flygaren att hoppa upp i kärran och sticka iväg. Det fordras teori också, och för att ordna den viktiga detaljen i utbildningen har man i vår — alltså innan själva flygandet började på allvar — rest ända till Vännäs för att där insupa de erforderliga kunskaperna av en flygkunnig yrkeslärare vid verkstadsskolan. Det blev varje gång en liten nätt resa på tio mil fram och tillbaka!

Ja, så får Nordmaling en vacker dag 30 flygare — minst — kan man väl anta. Och vad skall det bli då? Sven Nordenfors vill inte gärna sia om framtiden.

— Men nog blir det väl så att vi går samman några stycken med certifikat och köper en flygapparat, säger han, likaväl som en bil...

Och så surrar Cubarna vidare över Nordmaling, det lilla norrländska samhället som arbetar i takt med tiden väl så mycket som många storstäder.

Lars Brav.

Ordföranden i Nordmalings flygklubb Sven Nordenfors (t v) pratar här flyg med fanjunkare Svensson, F 21, som kommit på ett tillfälligt besök.





En del av de deltagande planen vid sportflygmeetinget på Skå-Edeby. Stockholms FK planerar f 8 fler tillställningar i samma stil i sommar och man tänker också göra klubb-utflykter till Visby, Getterön m fl ställen.

Friska vindar i nationen:

NATIONELL SPORTFLYGTÄVLING i Stockholm i augusti!

En sport utan tävlingar är ju egentligen ingen riktig sport, men nu är det meningen att det skall sportflygtävas! Början gjordes häromsöndagen på Skå-Edeby, där Stockholms FK hade ordnat ett meeting efter amerikanskt mönster för medlemmarna och där höjdpunkten var en rolig tävling med hela 14 flygförare som deltagare. Och den 24 augusti blir Skå-Edeby samlingsplatsen för ett evenemang av ännu större format: en nationell sportflygtävling, där Stockholms FK står som arrangör med näget bistånd av Ostermans och Stockholms-Tidningen.

Klubbens fem plan plus sju medlemmar med egna plan hade samlats ute på Skå-Edeby till det första verkliga sportmeetinget, som gick i idealväder och snart kommer att följas av fler liknande arrangemang. Själva tävlingen bestod dels av »bombfällning» — en 4 hektos kritpase — mot ett mål med 5 m diameter samt ett landningsmoment där det gällde att placera sporrhjulet så nära ett »dike» som möjligt — men inte framför, det innebar diskning. Av 14 startande lyckades endast tre klara landningsprovet, vilket berodde på att tävlingsledningen spexat lite och placerat diket ungefär mitt på fältet, vilket tycktes komma som en snabb överraskning för huvudparten. Bombfällningen blev ett muntert inslag i programmet, och att de ärade medlemmar-

na inte var födda bombfällare törs man nog påstå. Nu hände det alltför ofta att »åskådarläktaren» ett hundratal meter från målet fick tätare påhållningar av kritpåsarna än målringen. Flygläraren Olle Dahlbom, sekreterare i klubben, frambåller emellertid att tävlingen var en nyttig påminnelse för flygarna om konsten att bedöma avstånd och möjligheterna för att klara en nödlandning på en begränsad yta där det gäller att sätta planet på de rätta kvadratmetrarna.

Resultatet av tävlingen blev: 1) Holger Ångeskog, 17 prickar; 2) S. Lindberg, 145; 3) S. Pettersson, 192.

Det nationella evenemanget den 24 augusti blir en tävling på en triangelbana, där det ingår vanlig orientering, tidtabellsflygning och målspaning och där deltagarna slutligen får fylla i ett finurligt frågeformulär. Sträckan blir 200—300 km och flygplan med högst fyra sittplatser får delta. Det blir en klass A för flygare med A:2-kompetens och en klass B för B-kompetens och högre. Varje plan utgör ett tvåmannalag med en förare och en spanare.

Så mycket sportplan som det blir på Skå-Edeby den 24 augusti har nog inte skådats på det fältet förut!

S. B.

T v: Segraren i tävlingen, furir Holger Ångeskog, tillsammans med sin bombfällare, Curt Åkesson. — I mitten: Direktör Ingvar Bergengren hörde till de många som missade »landningsdiktets» men ser inte lessen ut för det. Bredvid sig har han tävlingens enda kvinnliga flygförare, Dina Kreuger, som emellertid ögrarna låter sig fotograferas. — T h: Björn Lönqvist, 2½ år, fick ett utmärkt tillfälle att stoltsera med pappas flyghuva. Erfaren gosse förresten, har hela sex flygningar bakom sig!



TORD ANDERSSON, avdelningschef,
GÖTEBORG:

Sänk hangarhyrorna

— Vad våra flygklubbar i allmänhet saknar är lämpliga klubblokaler. Medlemmarna har ingenstans att ta vägen när de kommer ut på flygfältet annat än att sätta sig i planet, flyga sina timmar och åka hem. Detta gör att elever som kanske rent av går på samma kurs aldrig lär känna varandra. På detta sätt kan klubbarna heller aldrig räkna med att kunna skapa en gemensam anda bland sina medlemmar.

De relativt stränga bestämmelserna som sportflygarna får finna sig i anser jag i stort sätt vara berättigade även om en del av dem kunde mjukas upp en hel del. En omdömesgill flygare vet vad han gör och för en drulle hjälper inga bestämmelser hur stränga de än är. Vad kostnaderna beträffar borde åtminstone hangarhyrorna kunna sänkas.

GÖSTA FRAENCKEL, direktör,
GÖTEBORG:

Snabbare expedition på flygplatserna

— Jag önskar att alla s. k. sportflygare ville använda det förnuft de till äventyrs har, när de sitter i sitt flygplan. Framför allt gäller detta när de befinner sig i närheten av eller på ett flygfält. Banorna, när sådana finns, är till för att starta och landa på, fältgränsen att köra utefter. Det finns ingen anledning i världen att bereda andra trafikanter onödiga olägenheter.

Jag önskar att privatflyget länge får använda sig av samtliga större och mindre flygplatser, men att vi — om vi så småningom måste avhysas från enstaka av de större — får oss tilldelade lika väl belägna och lika väl utrustade flygplatser med goda förbindelser och sådan service att man snabbt kommer till sitt arbete, och att man efter avslutat arbete snabbt kan komma till sitt flygplan och snabbt kan fortsätta resan, antingen det gäller färd till inrikes eller utrikes ort.

Jag önskar att vi snart återfår förkrigstidens rörelsefrihet vid resor utomlands, men att de handlingar som en resenär måste medföra omarbetas och förenklas, så att omfånget minskas och expeditionen på flygplatserna kan göras snabbare.

TORSTEN HÖJRUP, trafikledare,
MALMÖ:

Större intresse från myndigheternas sida

— Jag önskar att myndigheterna visade lite större intresse för sportflyget än det för närvarande nästan obefintliga. För övrigt har jag inte större anledning att klaga på förhållandena, ty här i Malmö har vi ju båda egen hangar och klubblokal, så vi klarar oss rätt bra.

LL VI HA DET!

Sportflygare talar fritt ur hjärtat

J. G. KARLSSON, trafikinspektör,
STOCKHOLM:

Fram för fjällsegelflyget

— Jag önskar att segelflygarna i större utsträckning började utnyttja de möjligheter som fjällen erbjuder. Även om förhållandena i våra fjälltrakter är långt ifrån lika gynnsamma som t. ex. i Schweiz och en del andra trakter med liknande terrängförhållanden råder det inget tvivel om att det svenska segelflyget har sin framtid i fjällen. De senaste årens fjällexpeditioner har också gett mycket goda resultat, och det förefaller som om Åre hade de bästa förutsättningarna att bli en segelflygets högborg av stora mått. Dit är även kommunikationerna mycket bra. Det är glädjande att se att Östersundsklubben även nästa vår kommer att ordna ett segelflygläger däruppe. Och fjällsegelflyget är den härligaste sport man kan tänka sig, det kan var och en intyga som någon gång svävat fram över fjälltopparna i ett segelflygplan.

STURE LARSSON, tekn. stud.,
STOCKHOLM:

Var inte så högaktningsfull

— Sportflyget och flyget överhuvudtaget är alldeles för högaktningsfullt, tycker jag. Varför ordnas det inte lite mer med riktig klubbverksamhet, med trevliga sammankomster, diskussioner, tävlingar och sånt. Tillställningen som Stockholms Flygklubb ordnade på Skå-Edeby för någon tid sedan var en god idé och värd att upprepas oftare. Det skadar inte med lite spex emellanåt.

Jag önskar också att Stockholm snarast möjligt får ett sportflygfält, inte tre mil ifrån stan utan t. ex. i Årsta, dit förbindelserna är både snabba och bekväma. Vad de höga kostnaderna för sportflyget beträffar lär det inte vara så mycket att göra åt den saken, men nog tycker jag att de åtminstone kunde sänka hangarhyrorna. Och sen önskar jag att sportflyget skulle lagas mera på sjöflyg än hittills, det har framtiden för sig.

OLLE OHLSSON,
markchef i ABA:s flygklubb:

Slopa parkeringsavgifterna

— Det finns inte en enda liten fläck på hela flygfältsområdet på Bromma där man kan ställa sitt flygplan utan att behöva betala någon avgift. Hangarhyran är 4:50, vilket är på tok för dyrt, drar man planet ut på hangarplattan för att varmköra motorn några minuter får man betala en särskild avgift för detta och även om man parkerar det någonstans i utkanten drar det

fortfarande pengar. Parkeringsavgiften tycker jag åtminstone kunde i rimlighetens namn slopas! Vidare önskar jag att flygutbildningen skulle innefatta mera övningar i avancerad flygning samt träning i sidvindstarter och -landningar. Det skulle heller inte skada om eleverna i flygskolorna landet runt fick lära sig litet mer trafikvett i synnerhet i flygning inom närzonen vid trafikflygfälten.

Vad Stockholms sportflygfält beträffar önskar jag att Stockholms stad visade lite mer flygsinne och intresse för saken. Det lär visst redan vara bestämt att Skå-Edeby skall helt överlätas åt sport- och privatflyget, men som det nu ligger till får fältet stå som det står utan att någon bryr sig om hur det ser ut. De styrande har räknat ut att sportflygarna och småbolagen så småningom skall ta hand om det, hålla det i ordning och anställa en trafikledare. Hur det kommer att gå ihop begriper inte jag då man redan nu lägger ut över 40 procent av sin lön på flygning. Bedrövligt!

HANS PETTERSSON, flyglärare,
ORSA:

Överlåt de militära övningsfälten åt civilflyget

— Vi har alldeles för få civilflygfält, den saken har säkert varje sportflygare nog samt erfärut då han varit ute på lite längre flygningar. Med sitt flygplan kan han sällan komma dit han vill eller ens i närheten av den plats han vill besöka. Jag tycker därför att kommuner och myndigheter borde visa lite större intresse för sportflyget och att detta även resulterade i att bygga fler landningsstråk och flygfält runt om i landet. En omedelbar och mycket värdefull förbättring i de nuvarande flygfältsförhållandena skulle åstadkommas om de militära övningsfälten överläts åt civilflyget. Men även om sportflygarna fick använda dessa flygfält begränsar sig landningsmöjligheterna dock endast till en liten bråkdel mot vad våra sjöar erbjuder. I fråga om sportflyg är också sjöflyget det enda raka här i landet, och jag hoppas och önskar att sportflygarna i större utsträckning fick upp ögonen för dess möjligheter och tjusning. För övrigt efterlyser jag ett billigt och bra fyrsitsigt sportflygplan.

GUNNAR ROTSMAN, ingenjör,
SAAB, LINKÖPING:

Utrusta sportplanen med radio

— Det för närvarande mest brännande problemet för hela det svenska sportflyget är frågan om Stockholms sportflygfält. Det är en sak som måste ordnas och det snabbt. I Skå-Edeby har ju stockholmarna redan ett färdigt flygfält, som dessutom är idealiskt just för sportflyg, det gäller bara att sätta i gång med att bygga baracker, hangarer och ställa i ordning de tekniska anläggningarna. Att fältet ligger lite långt från stan och att förbindelserna är dåliga betyder mindre — när allting är klart och verksamheten kommer i gång riktigt ordentligt ordnar sig även kommunikationerna.

(Forts. på sid. 31.)



T v: Tord Andersson, Göteborg. T h: Gösta Fraenckel, Göteborg.



T v: Torsten Höjrup, Malmö. T h: »Gilde» Karlsson, Stockholm.



T v: Sture Larsson, Stockholm. T h: Olle Ohlsson, Stockholm.



T v: Hans Pettersson, Orsa. T h: Gunnar Rotsman, Linköping. Nedan t v: Nils Westerberg, Stockholm. Nedan t h: Ingrid Wickman, Stockholm.





Ovan: Trots att det amerikanska avancerade övningsplanet North American AT-6D Texan tillverkas på licens av brasilianska flygplanfabriken Construccoes Aeronauticas S. A. i Lagoa Santa har brasilianska staten helt nyligen köpt ett antal f. d. surplusplan av denna typ som undergått storöversyn hos North American och här ses under provflygning.



Ovan: C. N. N. A. HL-1A är den ganska invecklade beteckningen på detta Brasiliensbyggda sportplan som tycks ha en hel del gemensamt med den gamla hederliga Piper Cuben.



Ovan: HL-6 är ett brasilianskt övningsplan som i vissa vinklar påminner ganska mycket om Fairchild PT-19 »Cornell». Bilden visar HL-6A utrustad med 130 hk Franklin-motor. — Nedan: Fabrica do Galeao heter en fabrik i Rio de Janeiro som på uppdrag av det brasilianska flygvapnet tillverkar skolflygplan av typerna Fairchild PT-19 och PT-26 på amerikansk licens. Här nedan en PT-26 — eller Cornell som planet också kallas — i de brasilianska färgerna.



Nu kommer SYDAMERIKA!

Sydamerikas flygplanproduktion är numera helt koncentrerad till Argentina och Brasilien. Visserligen byggdes i Peru för några år sedan ett mindre antal enmotoriga transportplan, men denna produktion är sedan långt tillbaka avslutad.

Den mest aktiva flygplanfabriken i Argentina är *Fabrica Militar de Aviones* i Cordoba, och i Brasilien *Construccoes Aeronauticas S. A.* i Lagoa Santa, *Fabrica do Galeao* i Rio de Janeiro, *Cia. Nacional de Navegacao Aerea*, likaså i Rio de Janeiro, samt *Companhia Aeronautica Paulista* i Sao Paulo.

Fabrica Militar de Aviones bildades 1927 som en del av Instituto Aerotecnico. Till en början byggdes där flygplan och motorer av varierande utländska typer, men sedan 1932 har även tillverkats egna konstruktioner. Den första egna konstruktionen, ett tvåsitsigt lätt övningsplan betecknat *Ac. C. 3*, debuterade 1934 liksom det militära träningsplanet *Ac. M. O. 1*. Ett antal plan av den förra typen byggdes för civila flygskolor i Argentina medan 12 plan av den senare typen levererades till arméflygvapnet i juli 1934. Licens-tillverkningen av utländska flygplan och motorer har bl. a. omfattat det amerikanska jaktplanet *Curtiss Hawk 75* och det tyska skolflygplanet *Focke-Wulf Fw 44 Stieglitz* med tillhörande *Wright Cyclone*- respektive *Siemens Sh 14*-motorer. 1939 konstruerades ett tvåsitsigt sportplan, kallat »*El Boyero*». 1943 provflögs ett nytt tvåsitsigt avancerat övningsplan betecknat *DL-22*. Motorn på prototypen var en engelsk *A. S. Cheetah 25* på 475 hk, medan man på serieversionen använder den första hel-argentinska flygmo-

torn, den niocylindriga stjärnmotorn »*El Gaucho*» på 420 hk.

Tre år senare hade fabriken kommit så långt med tillverkningen av prototypen till ett tvåmotorigt bombplan, att provflygningen kunde äga rum. Flygplanet, som konstruerats under ledning av firmans chef, överste San Martin, är ett tvåsitsigt midvingat plan — kallat *DL-24 »Calquin»* — vars utseende i rätt hög grad påminner om den engelska *de Havilland Mosquito*. Liksom denna typ är *DL-24* byggd helt i trä. Prototypen är försedd med två 1200 hk stjärnmotorer av den välkända typen *Pratt & Whitney R-1830 »Twin Wasp»*, vilka ger planet en toppfart av 480 km/t på 4000 meters höjd och en teoretisk topphöjd på 10 300 meter. Man planerar emellertid att byta ut *Twin Wasp*-motorerna mot engelska *Rolls-Royce Merlin*-motorer, vilka väntas höja farten till inte mindre än 680 km/t. Landningsfarten med dessa motorer anges till 152 km/t och flygsträckan till 2 000 km. Serieversionen är avsedd att kunna ta 800 kg bomber och får en beväpning på fyra 20 mm akan.

De brasilianska flygplanfabrikerna har däremot hittills inte gett sig in på konstruktion och tillverkning av rena krigsflygplan. Däremot har ett större antal övningsplan av relativt avancerat slag tillverkats på licens från USA och Tyskland. *Construccoes Aeronauticas S. A.* heter en firma i Lago Santa i närheten av Rio som är sysselsatt med licensstillverkning av det amerikanska övningsplanet *North American AT-6 D*, för

(Forts. på sid. 31.)

Nya adresser i FLYGS BREVKLUBB

FLYG startade i förra numret en brevkлубb, som skall hjälpa tidningens läsare att knyta kontakt med flygintresserade i de nordiska länderna och i det övriga utlandet. Nu har vi gjort ett nytt notvarp bland de brev som kommit utifrån och resultatet ser ni här nedan. Idén med en brevkлубb för de speciellt flygintresserade har redan rönt stor uppskattning och vi tror att våra läsare här har en verklig chans att förena nytta och nöje.

En av dem som redan anmält sig som medlem i brevkлубben påpekar att vi vid sidan om huvudämnet flyg även skall ta hänsyn till vederbörandes intressen i övrigt för att kontakterna skall bli så givande som möjligt. Den tanken skyttade ju även i vår första brevspalt, där det nämndes både scouting och frimärkssamling som biintressen. Kupongen (på sid. 27) är kanske i minsta laget för någon

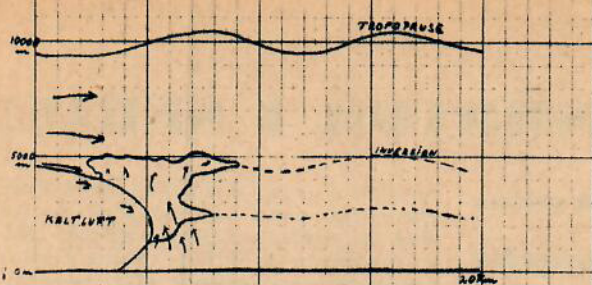


skildring av intressen och önskemål, men detta problem löses lätt genom att ett brev bifogas anmälningen.

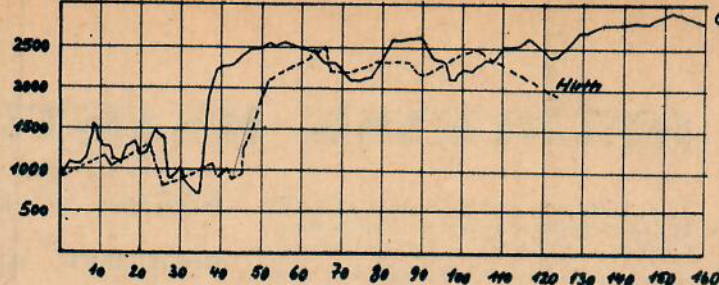
Våra förkortningar:

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

(Forts. på sid. 3.)



Schematisk framställning av vågbildningen framför en åskfront.



Barogrammet visar Hirths och Groenhoffs flygningar framför samma front 1931.

Segelflygets framtidsmöjligheter

Nyligen höll professor W. Georgii i Schweiz ett par föredrag över de senaste rönerna på segelflygets område, främst inom den meteorologiska forskningen. Professor Georgii hade inbjudits av den schweiziska aeroklubben och kom direkt från Paris, där han arbetar vid franska luftfartsministeriet.

För en segelflygare behöver väl inte professor Georgii någon närmare presentation. Han var med bland entusiasterna på Rhön i början av 1920 och bidrog med sina forskningarna att säkra segelflygets ställning. Som fackman hör han till de allra skickligaste på sitt område.

Schweizarna har nu på allvar börjat sätta sig med vågsegelflygningens problem, och med kännedom om det schweiziska kravet på kvalitet förstår man varför professor Georgii tillkallades. Undertecknad hade nöjet att privat få konferera med den vänlige, vithåriga professorn, och det är svårt att säga vad man fångslades mest av, hans vinnande personlighet eller de härliga perspektiv som skisserades.

— 9 000 meters höjd och omkring 800 km sträcka torde vara de bästa prestationer, som kan uppnås med hjälp av termisk uppvind, förklarar professor Georgii. De torde knappast kunna överträffas, då riskerna i de höga cumultornen, vilka når över 5—6 000 meters höjd, är så stora att det vore ansvarslost av någon segelflygare att använda dem.

I Tyskland uppmärksades i sådana cumultorn uppvinde på upp till 25 m/sek och detta var, på grund av bygheten, ändå bara ett medelvärde. Isbildningsrisken är särskilt stor, då de underkylda vattendropparnas diameter ofta uppgår till 5 mm. Isen kommer därför att täcka hela flygplanets yta, eftersom vattnet överströmmar densamma innan det fryser. Detta är mycket farligare än is på främkanterna, ty roder och bromsar blockeras, och flygplanet blir omöjligt att manövrera. Härtill kommer att uppvinde är synnerligen byig, eftersom uppvindsfördelningen har formen av en kon med



En av segelflygets banbrytare, professor Walter Georgii, berättar här om vilka höjder och vilka sträckor man skall kunna nå med segelflyg.

spetsen uppåt. Plommonstora hagel, som slår igenom flygplanet, gör även tillvaron mindre trevlig.

En god uppfattning om uppvindens kraft får man om man betänker att segelplanet kan uppnå stighastigheter, vilka ligger mellan raketplanets och reaktionsplanets. Riskerna för sönderbrytning är således uppenbara. Att tro att man kan gå ur molnet om det blir alltför våldsamt därinne, är oftast en fiktion. Ut kommer man nog men i sällskap med kringflyende stycken av det sönderbrutna flygplanet. Molnets snabba tillväxt omöjliggör nämligen oftast all orientering.

Det är dock inte slut på fröjden

för segelflygarna. Bedömer man att molnen inte når högre än 6 000 meter är det ingen större risk att blindflyga. Vill man högre kan man börja utforska vågflygningen. Forskningen har nämligen gett ganska sensationella resultat, vilka tyder på att vi inom en snar framtid kommer att befinna oss i stratosfärflygningens era. Om segelflyget får möjlighet att utvecklas torde vi inom fem år kunna uppnå höjder om 15 till 20 km. De erfarenheter man därvid gör kommer att möjliggöra en teoretisk uppskattning om de maximala topphöjderna för segelflygplan.

Detta kanske kan tyckas vara optimistiska fantasier, men faktum är att flygningar gjorts, som bevisar påståendets riktighet. Den 11 oktober 1940 bogserades ett segelflygplan upp för att undersöka vågbildningen över Gross Glockner. Urkopplingen skedde på 6 000 meters höjd. I Föhnmolnets framkant var stigningen lugn och god med upp till 5 m/sek. På 12 000 meter var stigningen fortfarande 5 m/sek, men föraren förmådde inte hålla ut längre utan tryckkabin, varför flygningen måste avbrytas.

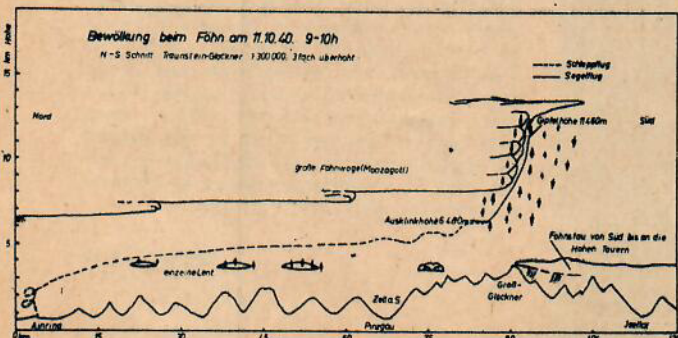
Tryckkabin för segelflygplan

Dessa och liknande resultat gjorde att man konstruerade en tryckkabin för segelflygplan, helt byggd i trä och fanér. Denna blev färdig kort före krigssammanbrottet, men praktiska flygförsök hann aldrig genomföras. I laboratorium kunde dock konstateras att konstruktionen säkert skulle fyllt de praktiska fordringarna. Flygplanet med kabinen omhändertogs senare av amerikanerna, så vi får kanske höra talas om det vidare.

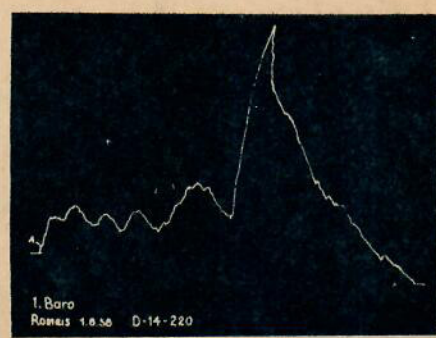
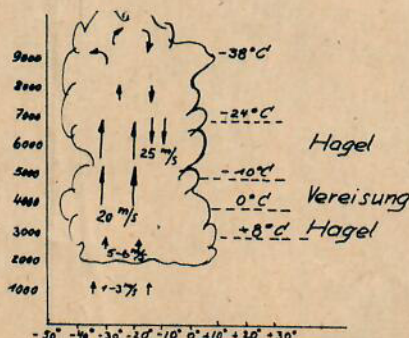
Professor Georgii poängterade vidare segelflygningens betydelse för forskningen och framhöll att varje segelflygare måste känna att han verkligen har sin lilla plats i

(Forts. på sid. 5.)

Skiss av en höjdflygning över Gross Glockner 1940.



På skissen t v ses uppvindsfördelningen i ett cumulusmoln upp till 10 000 m enligt professor Georgii. Barogrammet t h visar den kraftiga uppvinde i molnet.



HELSVENSK REAKTIONSMOTOR I SERIE!

En helsvensk reaktionsmotor, tillverkad vid Svenska Flygmotor Aktiebolaget i Trollhättan, provkördes för första gången i våras. Motorn som hittills endast är känd under beteckningen »R.» har konstruerats på Svenska Flygmotors konstruktionskontor i Göteborg av något tiotal svenska forskare under ledning av den kände gasturbinpionjären överingenjör Alf Lysholm. Av de inofficiella uppgifter som finns om motorn framgår att den ännu så länge befinner sig på sitt första stadium och att man säkerligen måste räkna med att det kommer att ta ganska lång tid att bemästra de svårösta problem som tornat upp sig för konstruktörerna. Inom några få år räknar man dock med att ha den första seriemotorn klar för leverans.

Av allt att döma ligger denna svenska förstlingskonstruktion i ungefär samma dragkraftsklass som den engelska Goblin motorn, vilken som bekant licensbyggs av Svenska Flygmotor, men har den fördelen framför Goblin att den har betydligt mindre diameter. Detta är mycket fördelaktigt om man exempelvis vill bygga in ett flertal motorer i vingarna på ett flygplan. Det enda man därutöver vet är att motorn är avsedd för ett varvtal av 10.500—11.000 v/min. Huruvida »R.» är försedd med axial- eller centrifugalkompressor återstår emellertid att se, men med tanke på att motorn har mindre

Safiren försöksutrustas med den nya svenska sportflygmotorn »Trollet»

diameter än Goblin är det troligt att det rör sig om en axialkompressor, alltså en sådan som på den engelska Metrovick F. 2/4, den amerikanska General Electric J-35 och den tyska JUMO 004.

Vid sidan av »R.» arbetar Flygmotor med ytterligare en reaktionsmotor med betydligt större dragkraft och dimensioner. Om denna motor är emellertid inga som helst fakta tillgängliga. Proven med »R.» fortgår nu oavbrutet i det synnerligen förnämliga reaktionsmotorlaboratorium som helt nyligen färdigställts. Laboratoriet har två provkammrar och skiljer sig ganska avsevärt från ett vanligt kolvmotorlaboratorium. Väggarna är tjocka och ytterst klädda med ljudisolerande hållplattor. Inuti dessa finns åtskilliga finesser av modernaste slag på ljud-dämpningsteknikens område och detta medför att det annars så enerverande ljudet från en reaktionsmotor i provboken hörs mycket tystare än från en kolvmotor. Varje manövrerum har dessutom en vägg som

formligen är klädd med 100-tals kvicksilvermanometrar som i varje ögonblick ger besked om reaktionsmotorns dragkraft. När en reaktionsmotor skall provköras placeras den på en vagn i källaren under provrummet. Intill reaktionsmotorns utblåsningsmunstycke skjuter man sedan en nära 10 meter lång tub som fortsätter utanför laboratoriet och igenom vilken reaktionsluften sedan slungas ut för att därefter kastas rätt upp i luften med tillhjälp av ett slags »rutschbana» som mest påminner om en upp- och nedvänd stänkskärm.

Den sista serien vanliga kolvmotorer slutar Flygmotor med i mars nästa år och f. n. arbetar fabriken med förberedelserna för licenstillverkningen av den engelska reaktionsmotorn Goblin och materielanskaffningen för denna. Det sistnämnda är en ganska besvärlig historia, men Flygmotor hoppas få de sista maskinerna i november. Inte mindre än tre miljoner kronor har investerats i verktygsanskaffningen för Goblin-produktionen. Ungefär 20 procent av plåtetaljerna för reaktionsmotortillverkningen kommer att vandra mellan Flygmotor och SAAB:s fabriker i Trollhättan, vars nya stora bilpressar för tillverkningen av den nya SAAB-bilen delvis kommer att användas för Flygmotors räkning innan produktionen av bilen kommit igång. Flygmotor räknar dock med att ha kunnat påbörja reaktionsmotorproduktionen betydligt tidigare än Saab börjar med sin bil. Om cirka ett år torde den första svenskygda Goblin-motorn vara klar. Ett samarbete av nämnda slag är naturligtvis av stor betydelse för båda företagen, då båda två står inför en omläggning av produktionen.

Sedan DB 605-tillverkningen avslutats i mars nästa år kommer Svenska Flygmotor helt att ägna sig åt reaktionsmotorer med undantag av den lilla fyrcylindriga sportflygmotorn F-451 A »Trollet» och en större sexcylindrig utveckling av denna motor. Den Saab Safir som Svenska Flygmotor förfogar över kommer bl. a. att försöksvis utrustas med »Trollet». Några mer omfattande ändringar i motorupphängningen skulle detta inte innebära och man har all anledning anta att detta försök att till 100 procent försvenska Safiren kommer att utfalla väl. Sen återstår »bara» en helsvensk automatiskt omställbar propeller! »Trollet» ger något mer än 140 hk starteffekt, medan dess sexcylindriga »broder» är avsedd att ge 210 hk.

Som bekant har ett synnerligen omfattande forsknings- och experimentarbete utförts av Bofors och Sandviken för att få fram värmebeständiga metaller för turbinerna i reaktionsmotorerna. De utmattningsprov på upp till 1 000 timmar som härvid företagits har skett under temperaturer på ända upp till 850 grader C.

Under normala tider — man skall väl inte behöva räkna med krig jämt — kommer hälften av Svenska Flygmotors produktionskapacitet att fyllas med en helt ny tillverkning — tryckerimaskiner. Svenska Flygmotor har nämligen för en tid sedan köpt Grafiska Maskin AB och har valt just denna slags tillverkning på grund av att den i likhet med flygmotorproduktionen ställer stora krav på precision och alltså är väl lämpad att bibehålla arbetarnas yrkesskicklighet under tider då storserietillverkning av flygmotorer inte är nödvändig i Sverige.

NYTT FRÅN HOLLAND. Det nya holländska reseflygplanet Fokker F 25 Promotor är nu under serietillverkning. Här några siffror för den lilla fyrcylindriga: spännvidd 12 m, längd 8,5 m, höjd 2,6 m, vingyta 17,9 m², tomvikt 960 kg, pilot och passagerare 305 kg, bensin (205 liter) 117 kg, olja 8 kg, bagage och radio 35 kg, flygvikt 1 425 kg, vingbelastning 80 kg/m², effektbelastning 7,5 kg/hk, toppfart vid havsytan (2 550 varv/min.) 226 km/t, d:o med 60 procents effektuttag 180 km/t, flygsträcka med 60 procents effektuttag 770 km och d:o med fulla tankar 1 010 km.



Hur många sportflygplan är föremål för serietillverkning i USA just nu? Man ser snart sagt dagligen nya projekt och sportflygplan av alla möjliga kulörer och utföranden, men svaret på frågan är ett så ringa antal som sjutton — säger 17. Den som följt med sportflygsidorna exempelvis i Flyg har onekligen fått den uppfattningen att USA är landet där läckra sportplan i dusintals olika typer föds på löpande band, fabrikena har gjort ett optimistiskt och ambitiöst intryck och avsättningsmöjligheterna har verkat vara »hur stora som helst».

Det är mycket intressant att studera vad som händer inom den amerikanska sportflygindustrin och se vart utvecklingen går. Den till synes oundvikliga inflationen ligger som en slagskugga över industrin och många av de företag som ännu i fjol hade en gynnsam ställning har tvingats slå igen butiken.

En ny flygplanstyp är ett kostsamt kapitel och det gäller för fabrikena att hastigt komma i gång med serieproduktionen. Strävandena att förbilliga prototypen går ibland för långt och det finns exempel på att man

CUBEN BESTÄR. Piperfabriken har i dagarna lyft på sekretessen kring en ny skapelse — Piper PA-11 — d v s 1948 års modell av alla tiders mest kända sportplan — Cuben. Tack vare en förbättrad aerodynamisk utformning har man lyckats höja marschfarten med 25 procent; från 115 till 130 km/t, toppfarten från 135 till 160 km/t och stighastigheten från 2,2 till 2,6 m/sek. Inte illa! PA-11 har vidare en flygsträcka på 480 km, d v s 150 km längre än Cub Special. Motorn är däremot densamma som tidigare — en Continental A-65 på 65 hk.



USA:s SPORTFLYG TAR PAUS

måst anbringa en 30 kg tung blyvikt i nosen av planet efter tillverkningen för att tyngdpunkten förändrats.

Priserna är en historia för sig. De visar ofta en blandning av optimism och oförutsedda utgifter. Seabee beräknades ursprungligen kunna säljas för omkring 3.000 dollar — planet kostar nu 6.000 dollar, ett pris som ändå betecknas som »rena välgörenheten» av den nyligen avgångne Republic-chefen A. Marchav. »Planet hade lika gärna kunnat kosta 10.000 dollar», säger han, och i sanningens namn skall erkännas att 6.000 inte är dyrt... Ett annat exempel är Skysedan som f. ö. ännu inte börjat serietillverkas. När typen första gången offentliggjordes skulle planet komma att kosta 2.995 dollar. Den senaste noteringen är nu 5.000 dollar, och det återstår ännu att se vad det slutgiltiga priset blir, då planet släpps ut i marknaden.

55 plan konstruerades — 13 nådde seriestadiet.

FLYG har roat sig med att göra en liten statistik över hur många »efterkrigs»-typer av sportplan som fram till i dag offentlig-

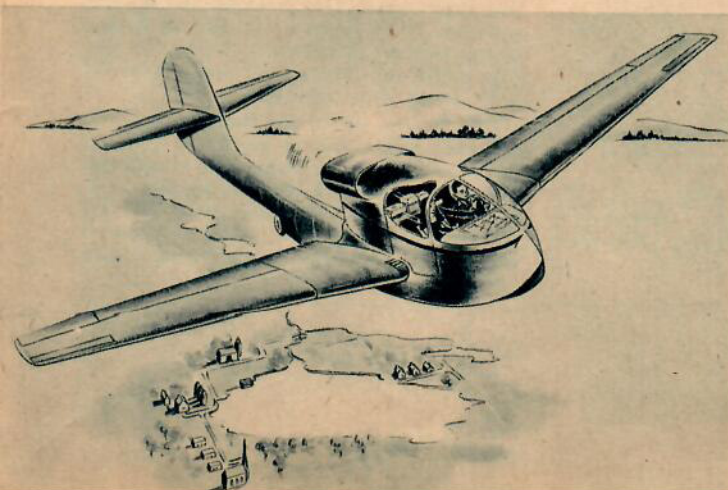
Sportflygfabrikererna i USA räknade nästan utan undantag fel då de började efterkrigsproduktionen. Marknaden var inte så stor som de trodde — av 55 prototyper nådde 13 seriestadiet, f. n. är endast 11 sportplan under serietillverkning. Och inflationen ligger som ett spöke över hela industrin. En intressant artikel med många »inside informations».

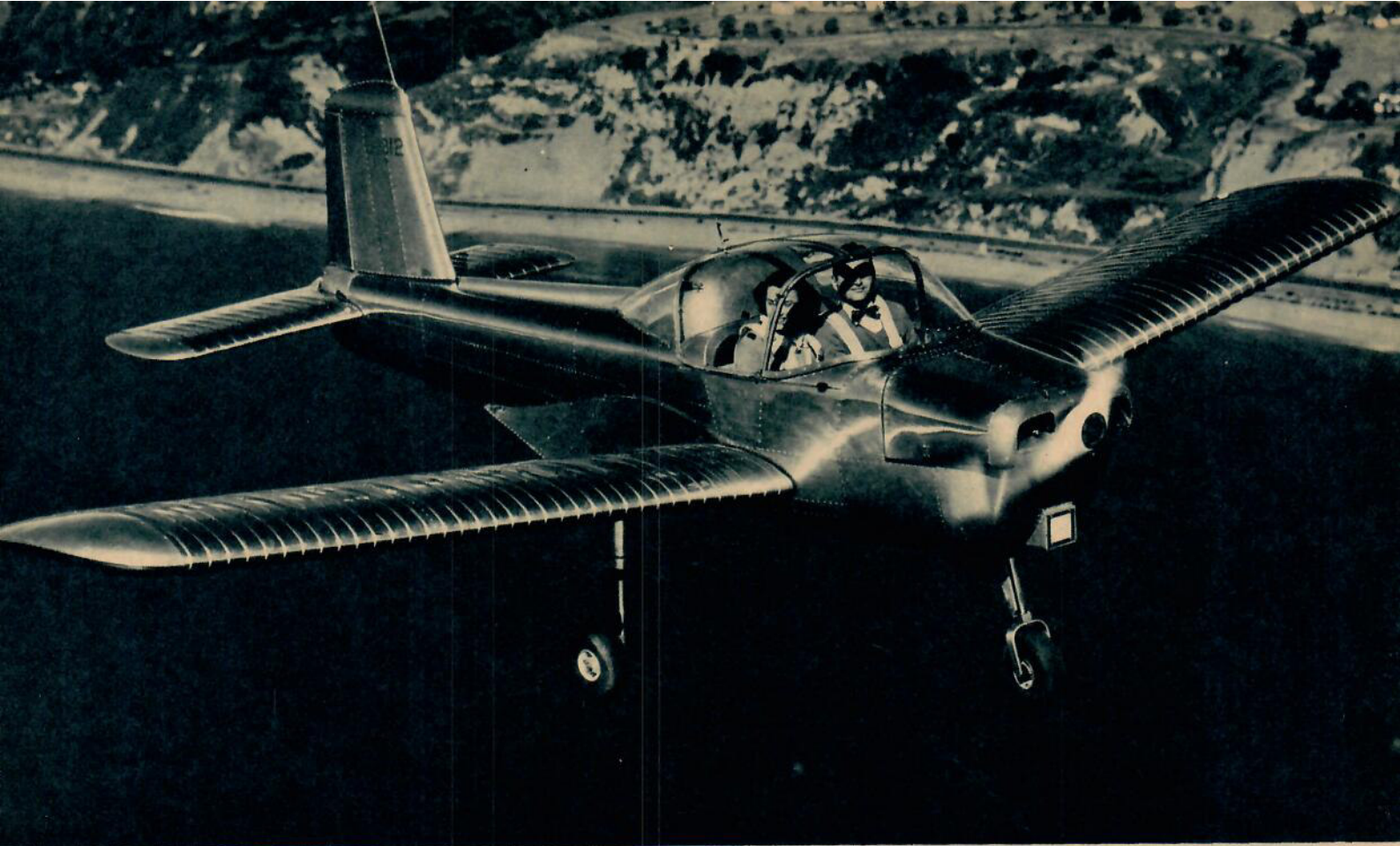
gjorts i USA samt hur många av dessa som någonsin nått seriestadiet. Om man inberäknar de plan som konstruerades och byggdes under de två sista krigsåren 1944 och 1945 kommer man upp i den höga siffran av 55 plan i kategorien en- till femsitsare. Av dessa typer har endast 13 nått serieproduktionsstadiet. Av de sammanlagt 17 olika typer av sportplan som seriebyggs i dag är alltså sex av uppfärd förkrigsproduktion. Emellertid har två av dessa tretton nya typer helt slutat tillverkas på grund av ekonomiska svårigheter.

Den första och mest anmärkningsvärda nedläggningen berör North American-fabrikers fyrsitsiga helmetallplan Navion. Fabriken fäste mycket stora och antagligen också grundade förhoppningar på denna eleganta flygplanstyp och planerade att under 1946 och 1947 framställa inte mindre än 10.000 plan. North American har emellertid liksom så många andra överskattat marknaden och har i dagarna helt lagt ner typen efter att ha byggt 1.100 plan. Enligt uppgift har fabriken förlorat mellan åtta och nio miljoner dollar på denna produktion. Hundratal Navion-plan står enligt uppgift osålda på flygfältet i Los Angeles. Den andra typen som helt lagts ner är den ömskrivna Culver »V». Ytterligare en fabrik — Globe-fabriken i Texas — har nyligen förklarats konkursmässig och sålts till ett annat bolag — Texas Engineering — som emellertid i begränsad omfattning fortsätter tillverkningen av Swift. Liknande är förhållandet med den välkända Taylorcraft-fabriken i Alliance som också satts i konkurs. Produktionen fortsätter emellertid i smärre omfattning med ett fåtal plan i månaden. För att klara svårigheterna med »överproduktion» har

VACKER ANKUNGE. En lågvingad amfible måste absolut sägas höra till ovanligheterna. Så okonventiell blir i alla fall International Aviations nya tvåsitsiga amfible »Duckling». Byggnadssättet är naturligtvis helmetall en helt ny legering. Duckling uppges få en toppfart på 215 km/t och en marschfart på 200 km/t. Landningsfarten beräknas till endast 60 km/t. Med två personer ombord och en flygvikt på 680 kg blir flygsträckan ca 800 km.

NY BARBLASARE I april gjordes den första provflygningen med Pudget Pacific Planes nya fyrsitsare Wheelair 111A (Se FLYG nr 7/47). Wheelair är det första amerikanska stall- och spinsäkra helmetallplanet med skjutande propeller och förenklart styrsystem. Motorn är en 170 hk Lycoming GO-290-AP som ger planet en toppfart på ca 225 km/t. Även om Wheelair i sanningens namn inte kan sägas vara någon linjeskön skapelse så är den i motsats till många av dess konkurrenter exceptionellt rymlig. Någoting mycket förnūmligt är den stora tillåtna bagagevikten — 73 kg.





DYRT ATT FLYGA? — INGALUNDA!

Säger två flygande flickor

Det är inte så kostsamt att flyga som vi trott efter allt skrik om den saken, som ända till leda omtraggats i världens flygpress.

Detta om man får tro vad den unga damen Dorothy Nichols — kallad »Gypsy» — skriver i en artikel i »Flying». Man kanske måste vara en omedvetet respektlös och okonventionellt orädd flicka med avsky för siffror för att våga se saken på det sätt som livligt framgår av vårt lilla fritt översatta utdrag här nedan. Hennes synpunkter är emellertid uppfriskande och väl värda att återges. Här kommer hon:

— En del folk kommer säkert att säga att jag är tokig, men jag tycker tvärtom jag. Den som inte lär sig flyga och inte köper en liten kärra och sticker i väg någonstans vart som helst är heltokig. Allt det där högtidliga karlpratet om pris per flygkilometer och underhållskostnader är mest bara bosch.

Min ständiga flygkamrat är Frances Horne, som aldrig hade varit till våders förrän jag tog henne med upp strax efter det jag fått mitt privatflygarcertifikat i november 1944 i Ford-Lansing, Ill. Sedan dess har vi varit i luften sammanlagt 236 timmar utan att råka ut för ett enda missöde.

Våren 1945 köpte jag en 65 hk Aeronca L-3B av Army Air Force för 1 650 dollar. Den hade då 130 timmars flygtid och var i gott skick. Vi kallade den för »Gypsy» efter

En verkligt uppfriskande historia om två flygande vagabonder som hoppar upp i sitt flygplan så snart de tröttnat på att arbeta.

mig — naturligtvis på Frances förslag. De enda reparationer som jag varit tvungen att göra var att laga ett sporrhjul, ersätta en tappad plexiglasbit och låta göra en 100-timmarsöversyn (som kostade hela 56 dollar.)

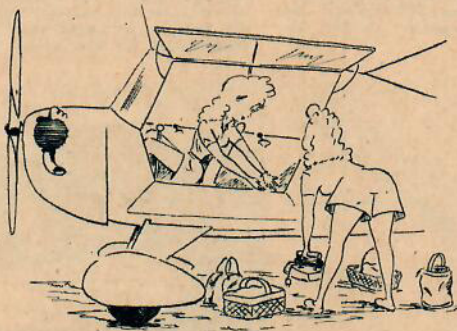
Nå, sedan jag haft mitt certifikat en tid

kunde jag inte se någon anledning till att flyga runt samma flygplats dag ut och dag in, så i april 1945 startade Frances och jag från Ford-Lansing och satte kurs söderut. Vi hade varit i gång sedan dess.

Folk undrar ofta hur vi kan ta med oss tillräckligt med kläder i ett så litet flygplan, där vikten är en så viktig faktor. Dum fråga.

Jag avskyr siffror, men Frances och jag har räknat ut följande viktplan för Aeroncan: Maxvikt för två personer 170 kg, maxvikt för bagaget 5 kg, summa 175 kg. Men nu väger Frances och jag bara 57 kg var, tillsammans 114 kg. Vårt bagage väger 31 kg, summa 145 kg. Detta lämnar en marginal på 25 kg för extra grejor, som för oss två mest blir souvenirer och små presenter till dem där hemma. Överallt där vi landar köper vi presenter som tosingar. Om ni frågar mig vad som är det dyraste i flygningen måste jag svara att det är presenterna. Man kommer ju till så många platser och ser så många vackra saker, som man aldrig ser hemma, och innan man vet ordet av är man ruinerad.

Den tillåtna vikten för bagage, 15 kg på oss var, räcker till så mycket grejer att Frances och jag kan flyga vart vi vill och vara klädda precis så bra som tillfället fordrar av välklädda flickor. Grejorna har vi i två små handväskor och två korgar, som vi köpt i Mexico. Dessutom har vi alltid med



LUFTENS MOTORCYKEL

»Sky-Skooter», vilket är uttytt »luftens motorcykel», är namnet på det eleganta helmetallsportplanet till vänster. Tillverkarna — Thorp Aircraft — räknar med att i slutet av detta år ha kommit upp i en tillverkningskapacitet av tio plan per dag. »Sky-Skooter» har redan fått luftvärdighetsbevis (NC) och beräknas kunna serietillverkas för ett pris av knappt 2 000 dollar.

Motorn är en Lycoming på 65 hk, vilken ger planet en marschfart på cirka 160 km/t. Flygsträckan är 650 km. Spännvidden är endast 7,6 meter och längden 5,5 meter. Tomt väger planet 256 kg och med full last 476 kg. Styrsystemet är av den alltmär vanliga »tvåkontroll»-typen med synkroniserade sid- och skevroder à la Ercoupe. Ett litet sidroder är dock tillgängligt för start och landning. Noshjulet är styrbart med delst fotpedaler. Planets start- och landningsegenskaper lär vara anmärkningsvärt goda.

oss ett elektriskt strykjärn och skönhetsmedel.

Frances och jag har arbetat ut ett system. Vi kan befinna oss i jobbet, på restaurang eller på bio, då en av oss säger: »Nu åker vi härnästans.» Vi springer till våra rum, packar på fem minuter, rusar ut till flygfältet och är snart i luften. Ibland beslutar vi kanske vart vi skall sticka i väg, men ofta bara kryssar vi omkring tills någon vacker plats uppenbarar sig. Det gör egentligen ingen skillnad, åtminstone inte i det här landet, eftersom de flesta platserna som vi har sett är vackra — och vi har sett en hel del.

Detta system är bra även om det inte alltid fungerar perfekt. Då och då flyger vi vilse — men varför har alla andra så mycket emot att råka vilse i ett flygplan? Många gånger har vi inte vetat var vi hållit hus och har också gjort flera nödlandningar. Varje gång har vi haft mycket roligare än om vi skulle ha hittat rätt rätta fält och sätt oss där lugnt och tryggt.

När man tagit sig ner på ett sädesfält långt från en flygplats möter man vanligen folk som är förtjusta över att se den flygande besökaren, ty det är sällan ett flygplan gör visit där. Som t. ex. när vi flög från East St. Louis med kompasskurs mot Iberia, Mo. Bensinen minskade oroväckande i tanken och vi kunde inte finna Iberia. Till slut landade vi på en äng vid en liten stad. Det dröjde inte länge förrän alla stadens invånare hade kommit strömmande på häst- och mulryggar, i bilar och på cyklar för att ta emot oss. De var så glada åt alltihop att vi fortfarande kunde varit deras gäster om vi inte velat fortsätta vår väg.

En annan av våra favoritnödlandningar skedde i Texas. Bensinen tog slut i motvind, och vi satte oss i solnedgången vid en ranch. Där fanns swimming-pool, och det blev en av våra absolut trevligaste övernattningsar.

(Forts. på sid. 29.)

Det populära märket Rit-Ola — sporttecknare och boxningsexpert på Dagens Nyheters sportsidor, dagsaktuell och politisk »commentator» i Se och pappa till en rad uppmärksammade annonser ej sällan i serieform, har under en relativt kort tid rymd låtit sitt eleganta och vanligen lekfullt självsvåldiga ritstift producera tre nog så beska teckningar (i SE) som värtaliga och skakande kommentarer till det senaste halvårets flygolyckor. Man behöver bara erinra om rubrikerna till teckningarna för att genast få en vision av dem: »Charon har brättom», »Dödsfågeln» och senast: »TAG PLATS! TAG PLATS! Köp en flygbiljett och dö en vidrig död instängd i en likkista med vingar och 2 500 hk motor! Biljetter här! Tag plats!» Teckningen till yttermera visso illustrerad med liemannen iförd flygoverall och med megafon i näven och vid hans fötter de korsmärkta flygfåg-larna.

Att trafikflygets män — och alla flygsinnade överhuvudtaget — inte sett denna klart anti-flygsinnade propaganda med blida ögon ligger i sakens natur. Inte utan grunder har Rit-Ola blivit kallad Sveriges flyghatare nr 1 och det har intresserat FLYG

MITT LIVS DRÖM:

SAMTLIGA FLYGMASKINER

DRÄNKTA I NORRSTRÖM.

DÄR KAN DOM INTE STÅLLA
TILL ELÄNDE...



Lugn, kära läsare, vi kommer att anlita andra illustratörer i fortsättningen! (Red:s anm.)

Flyghataren RITOLA har ordet

”Har flugit fyra gånger, det räcker.”

att vända sig direkt till teckningarnas upphovsman för att be honom sakligt motivera »hur han blev flyghatare». Ligger det några rent personliga erfarenheter bakom? Har hr Rit-Ola någonsin flugit själv?

— Jodå, fyra gånger till och med. Och det räcker för honom! En gång flög han fram och tillbaka till Paris. På hemvägen började en motor brinna, när planet nalkades Amsterdam och passagerarna kom i sista minuten ut på Schiphol, innan hela maskinen stod i lågor. En annan gång flög han tillsammans med Lindhagen till Helsingfors. Planet kom in i en våldsam orkan och två äldre passagerare måste hämtas med ambulans i Helsingfors, så omskakade hade de blivit. Självt fick Rit-Ola och Lindhagen gå omkring ett dygn i den finska huvudstaden och då och då ta stöd av husen, så gungade gatorna efter den trippen.

— Sådant kan ju givetvis förekomma även efter en stormig sjöresa, tillägger Rit-Ola storsinnat, men obehagligt var det. Nu vill jag inte flyga mera.

— Och ligger det något märkligt i, att jag reagerar, när det på ett enda dygn inträffar flygolyckor på olika ställen av jordklotet, som kräver 174 — eller var det 176? — människoliv, frågar han. Och det med ett kommunikationsmedel, som vi åtminstone här hemma fått veta sätter SÄKERHETEN FRÄMST! Det skulle väl vara kuriösare och omänskligare om man bara ryckte på axlarna åt eländet. Jag skulle kunna sammanfatta trafikflygets nuvarande svagheter i fyra punkter:

A) Flygplanet i sin nuvarande form har allt för liten chans mot orkan, dimma, åska, blix och snö!

B) Flygplanets nuvarande drivmedel —

bensin alltså — är för eldfångt. Hur ofta har vi inte läst i rubrikerna: Planet störtade brinnande till marken. Alla omkomna! Eller: Planet fattade eld vid nedslaget!

C) De inestängda har för liten chans till räddning. De har inte ens en fallskärm för att kunna göra ett försök att rädda livhanken i händelse av en katastrof. Om planet exempelvis råkar i brand över havet. De är inestängda som sardiner i en sardinflåda.

D) Flygmaskinen skapar hets och hetsen i sin tur bidrar att förkorta den moderna människans liv. Om nu inte flygolyckorna gör det.

Vart jag vill komma är passagerarnas obefintliga individuella räddningsmöjligheter vid ett olyckstillbud, fortsätter Rit-Ola. Även vid de hemskaste järnvägsolyckorna klarar sig dock vanligen den betydligt större procenten av passagerarna. Vad jag efterlyser är flygets »räddningsbåtar», om de sedan heter fallskärmar eller någonting annat. Och så detta med bensinen! Kanske kan eldrisken elimineras, när atomkraften en gång frigöres för flygets del, då är åtminstone det riskmomentet ur världen. Dessutom tycker jag det inte är roligt att flyga, jag kör hellre bil. Och försök inte övertyga mig med statistik om, att flyget är världens säkraste kommunikationsmedel. Då svarar jag med den gamla komparationen: lögn, förbannad lögn, statistik. Varken statistiken eller de gratisbiljetter Paris tur och retur, som ett svenskt flygbolag viftat med för att göra mig »flygsinnad», kan omvända mig just nu. Vederbörande kan komma igen den dagen, då jag inte har befogad anledning att göra teckningar, som anses motarbeta trafikflygets intressen. Då skall jag fundera på saken.



T h: FLYG:s fotograf Paul Melander har här fått en praktbild av sjöflygaridyll i en svensk skärgård. Det finns 20 Seabee i Sverige och ytterligare 55 är beställda, så att fler får väl njuta amfibiefrojder vad det lider.



FLYG, FLYC

Reportage: S

Ostermans Aero inbjuder nyligen ett par blivande flygvärdinnor i AOA, Ylva Jensen och Inga Hyllman, på en äkta sportflygtur ut till Stockholms skärgård. — Ovan lastas bagaget på Bromma och de hussar SE-AXH fram över skärgårdsöarna.



Seeabee — eller »sjö-biet» som det bekant flygplan, trots att den bekvämligare i norr till Malmö i söder har. Lika populärt som det är på badstränder. Nu kan vi utnyttja helt nya fiskevattnen från *K. A. Frisk & Söner* i Gällivare. Svårighet att fiska på det givande Vassdögare.

I Stockholms skärgård råder det ty härnästens inbjudit ett par blivande medarbetare och fotograf tillfälle köriges vatten. Med Seabee kan man lek fiskeskär hur snabbt man vill.



T v: Det är en smal sak att ankra en Seabee vid en skärgårdsklippa och det är bekvämt att debarkera planet med dess rymliga öppning i nosen. — **T h:** Och det smakar bra med kaviar-smörgås även där saltvattnet slår mot hällarna, 25 minuter tog det från Bromma till det yttersta skäret i Dalarötrakten. Med båt blir det fråga om timmar...





TILL FISKESKÄR!

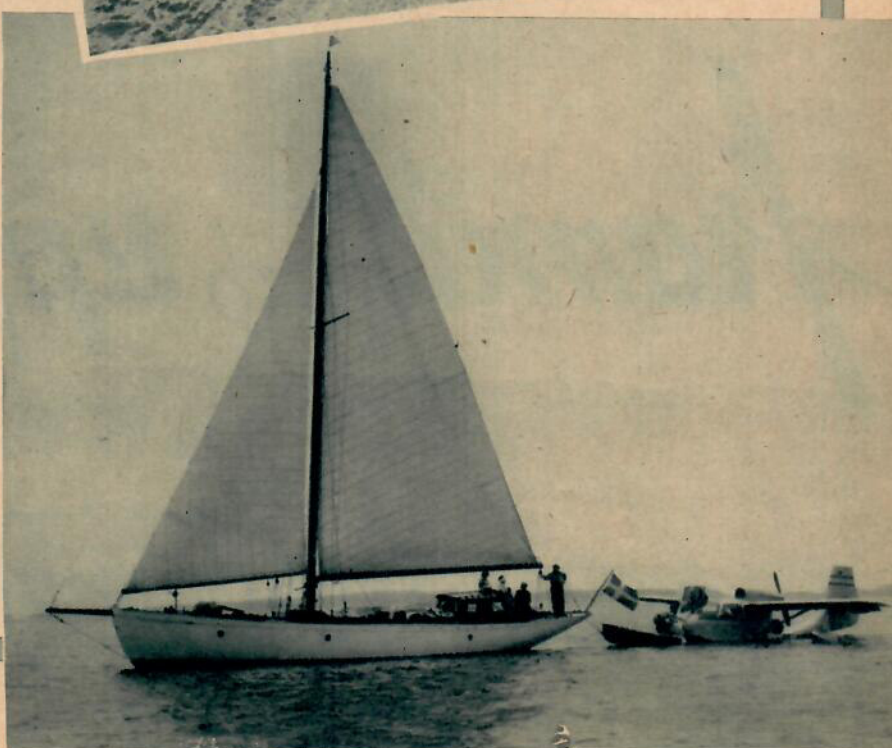
Broman - Paul Melander

ffande borde heta på svenska — har snart blivit ett rikssatsaren funnits i Sverige bara några få månader. Från Gällans placerat ut de 20 exemplar som hittills kommit över. vid skånekusten, lika populärt är det på Lapplands sjöar. — klarar man hos Sveriges nordligaste flygplansägare, fiskerihaft en Seabee i två månader. Nu är det exempelvis ingen, något som de svåra transporterna lagt hinder i vägen för

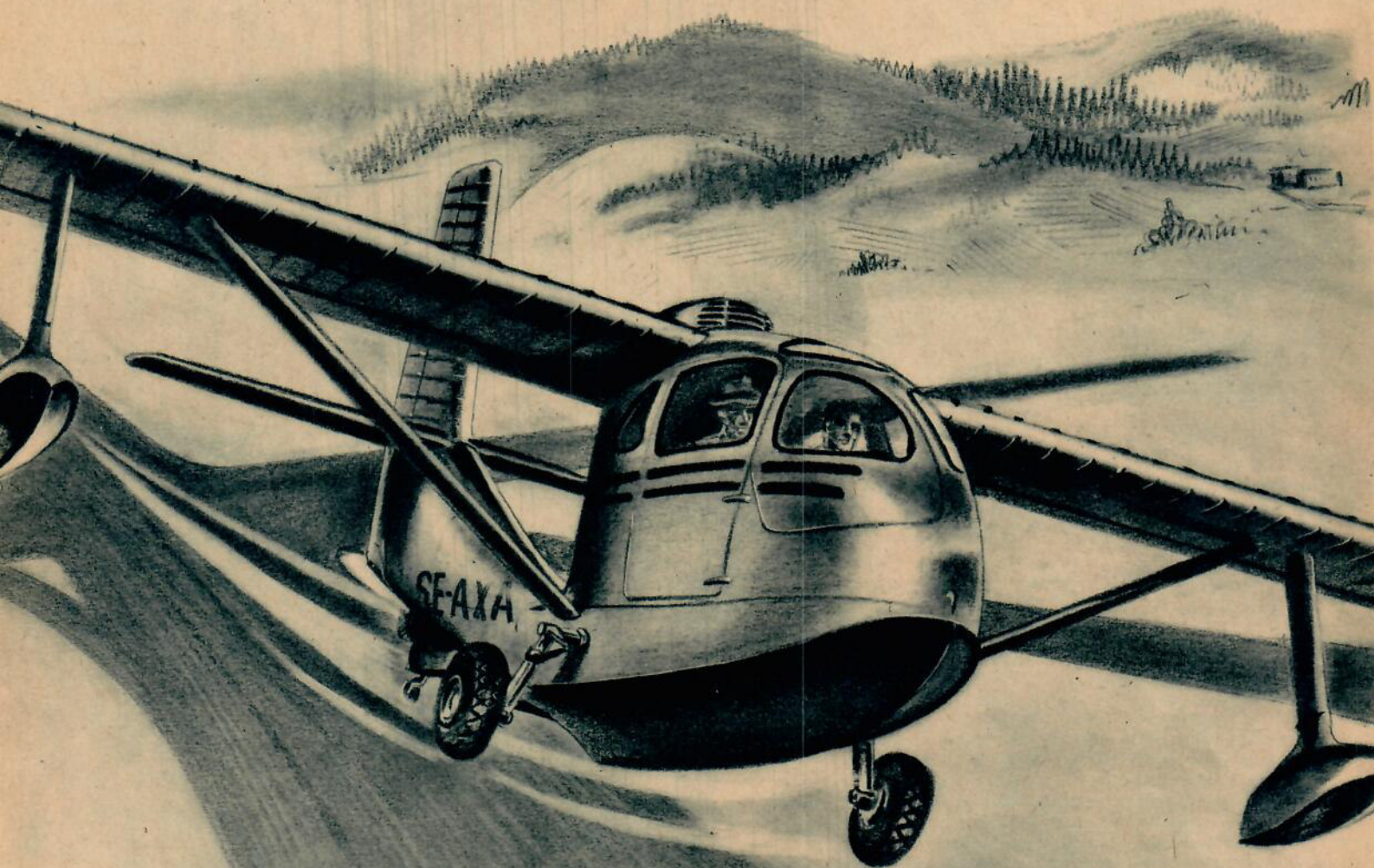
ortfarande flygförbud på stora områden, men då Ostermans rdinnor hos AOA på en tripp ut mot Dalarö fick FLYG:s ra att denna amfibie öppnar grandiosa möjligheter på Sverrbåt på de fria vattenytorna, landa vid en segelbåt och byta
(Forts. på sid. 30.)



T h: Vill man be-
anta sig med om-
givningen kan
man exempelvis
landa vid en se-
gelbåt, som gärna
får ta Seabeen på
släp ett slag, åt-
minstone när det
räkar vara lunch-
dags på »skutan».
— Ovan t h: Kar-
tan är en viktig
pjäs i skärgårds-
orienteringen, är
det någon ä som
ser intressant ut
kan man ju snart
vara där — om
man har en am-
fibie.



EN GOD START...



framåt och uppåt....



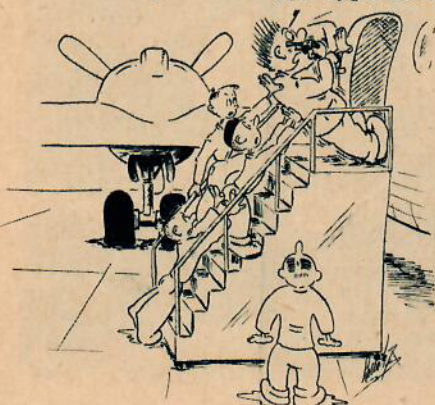
FLYGSKRÄCK

— Hellre får dom

slå ihjäl mej än jag går upp i en flygmaskin — känns den repliken igen? Den var nog vanligare i flygets barndom då det kunde hända att den möbelsnickare som konstruerat apparaten ibland slarvat med limningen i fogarna, och få motorer stod ut med running-tests som överskred 12 minuter.

Ja, från Amerika berättas

t. o. m. om en man som led av en så ohygglig flygskräck att han då hans chefer kommanderade honom att göra en flygtur för att uppsöka en kund i en närbelägen stad (förfärligt vad den här meningen blir lång) tog livet av sig för att slippa flyga. Detta



måste verkligen sägas vara att driva ut Djävulen med Belsebub och till sådana ytterlighetsåtgärder går väl knappast normala människor.

Finns det då ingenting

man kan göra för att omvända sådana flygrädda varelser? Det beror på om åkomman är så att säga konstitutionell eller inte. De flesta människor blir botade så fort de första gången får komma upp i ett plan, men andra kan ingenting övertyga, man må visa dem all världens statistik. De förs helt enkelt inte upp i luften. Är detta nu egentligen så märkvärdigt? Luften är ju ett täm-

ligen nyupptäckt element att färdas i. Man kan nog vara tämligen övertygad om att när våra förfäder någon gång i tidernas morgon gav sig ut på träsk och sjöar såg majoriteten av befolkningen på dem med undran och fasa och det dröjde säkert årtusende efter årtusende innan det började betraktas som normalt att färdas på sjöar och hav.

Det är naturligtvis

något av denna hedniska fruktan som går igen också när det gäller flyg. Men den här gången kan man lugnt anta att den inte kommer att sträcka sig över årtusenden även om det nog kan dröja en eller annan generation innan alla människor blir flygsinnade.

Det kan inte bestridas att det hänt flygolyckor — alldeles för många — men olyckor har alla nya kommunikationsmedel — inte minst sjöfarten — också drabbats av i sin ungdom.

Klara fakta

bevisar att det blir säkrare och säkrare att flyga år från år och reaktionärer som söker att — av oförstånd eller ond vilja — angripa flyget har inte den allmänna opinionens stöd. Man får inte glömma att det först och sist är den stora allmänheten som kräver att få flyga — ingen kan tvinga någon till det. Att försöka kämpa emot utvecklingen i det fallet är lika hopplöst som att söka hejda en stormvind genom att ställa sig och blåsa emot den.

Var och en har rätt

att kritisera både militärt och civil flyg, men för kritikerns skull får man hoppas att han har något positivt att komma med. Den som bara står på backen och ropar »flygande likkistor» när den nya tidsålderns fortskaffningsmedel susar förbi inser inte att det är utvecklingen själv som passerar honom. Det är risk att en sådan människa blir — ja, vad föreslår ni själv — efterbliven skulle jag vilja säga.

Red Top.



Överste Alfred Boyd, världens snabbaste herre.

SNABBAST

Det är inte omöjligt att den gamle franske flygpionjären Louis Blériots pris för den första flygningen med över 1.000 km fart i timmen kommer att tillfalla USA. Den 19 juni flög överste Alfred Boyd med en specialbyggd Shooting Star — betecknad Lockheed P-80R — med en genomsnittshastighet av 1.008,8 km/t. Det gamla rekordet löd på 991,33 och sattes på senhösten i fjol med Gloster Meteor IV.

Rekordflygningen som utfördes vid det amerikanska arméflygvapnets flygbas i Muroc är resultatet av mer än ett års intensiva förberedelser av arméflygvapnets tekniska ledning, flygplanstillverkaren Lockheed Aircraft Corporation och motorfabrikanten General Electric Corp. Som bekant är standardupplagan av Shooting Star försedd med en reaktionsmotor av typ General Electric J-33 med cirka 1,8 tons statisk dragkraft vilken ger planet en toppfart på 900 km/t.

Antagligen behöver man inte vänta allt för länge på ett förnyat engelskt försök att återerövra hastighetsrekordet. För en tid sedan hörde man talas om att en »ny» Meteor med två R-R Nemomotorer var under tillblivelse. Derwent-motorerna på rekord-Meteoren hade en statisk dragkraft på cirka 1,8 ton vardera och det skall bli intressant att se vad Nene-motorerna som vardera lämnar 2,27 tons dragkraft kan åstadkomma i fråga om hastighet.

VEM SKALL VINNA BILEN?

Flygs ungdom i ädel tävlan

Flygs ungdomsklubb (FUK) är en sammanslutning av supporters till tidningen Flyg. Medlemmarna söker var och en sprida tidningen på sin hemort genom att sälja lösnummer och ta upp prenumerationer. Samtidigt som de gör en god förtjänst får de delta i ständigt pågående spännande tävlingar.

FUK:s första tävling gällde en flygning jorden runt. Tävlingen pågick fem månader och slutade med att Lars Olausson, Gamleby, med knapp marginal hemförde segern före Gunnar Sellén, Borås.

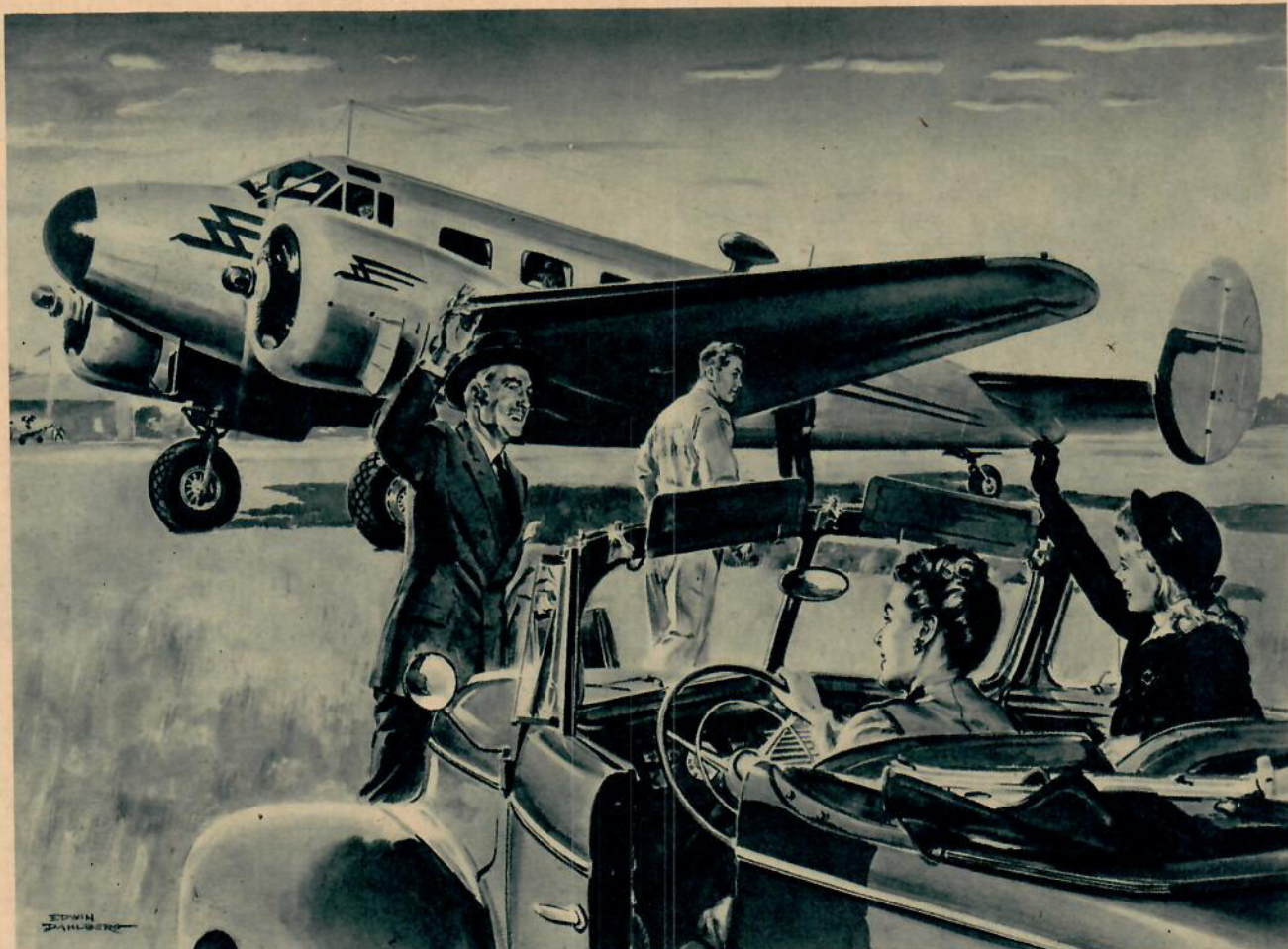
Just nu gäller tävlingen en modellracerbil, Miss Devil (se bilden). Bli medlem i Flygs ungdomsklubb. Skriv

ett brev och fråga oss om villkoren. Adressen är i enkelhet: Flygs Ungdomsklubb, Stockholm 6. Jan Jangö Klubbledare.



TRE CATALINA TILL FLYGVAPNET

Svenska Flygvapnet har i USA beställt tre tvåmotoriga amfibieplan av typ Consolidated Vultee PBV-5A Catalina. Flygplanen är avsedda att insättas i Flygvapnets sjöräddningstjänst, vilken som bekant hittills endast besatt av en Dornier Do 24 och vid behov någon av de gamla veteranerna T 2 (Heinkel He 115). Den första Catalinan är f n under ombyggnad i USA och väntas till Sverige någon gång i denna månad. Alla tre flygplanen kommer att utrustas med radar.



”Kom hem till middag, pappa”

För en god affärsman gäller regeln att ingen affär är så viktig att den är värd att slösa för mycket tid på. Inte heller får affärerna inkräkta på de alldeles för få timmar som tillhör hans familj, hans vänner — och honom själv!

Hundratals amerikanska firmor har tack vare sina privatägda Beechcraft-plan inte endast givit sina »resande» mer tid över att ägna åt sig själva, de har också gjort det möjligt för dem att mera effektivt utnyttja sin arbetstid. De slipper vara beroende av de tidtabellsbundna kommunikationerna och

kan, tack vare den 300 kilometer höga hastighet som flygplanet har, på en dag uträtta vad som tidigare tagit tre eller fyra dagar i anspråk.

Beechcraft Executive Transport är ett modernt konstruerat tvåmotorigt helmetallplan med plats för upp till nio personer. Flygplanets behagliga och komfortabla inredning håller tröttheten borta och när passageraren når sitt mål kan han med friska tag gripa sig an det väntande arbetet. En 600 kilometer lång rundresa med en hel dags arbete är en lika lätt sak för detta flygplan som för dess passagerare!



Beech Aircraft

CORPORATION  WICHITA, KANSAS, U. S. A.

KAMPEN OM OLJAN

På våren 1944 inledde amerikanerna en ihållande offensiv mot de tyska anläggningarna för framställning av syntetisk bensin, och en vecka efter D-dagen beordrades Bomber Command att delta i denna offensiv genom att anfälla de syntetiska bensinfabrikerna i Rhur.

Jag var vid denna tid en bestämd motståndare mot denna ytterligare splittring av våra krafter, men i varje fall blev oljeoffensiven en fullträff.

Ända sedan krigets början hade oljekällorna varit det av ministeriet för ekonomisk krigföring mest omhuldade målet. Inom en kategori av mål som vi inom Bomber Command kallade »universalmålet», var dessa de envisast anbefallda. — De var mål som av de ekonomiska experterna angavs vara livsviktiga flaskhalsar i den tyska krigsindustrin, och om de täpptes till skulle fienden icke ha annat att göra än att slå igen butiken. Utom i detta enstaka undantagsfall beträffande oljeindustrin — som för övrigt blev flaskhals först under det sista krigsåret — hade de ekonomiska experternas bedömanden oföränderligt visat sig vara felaktiga.

Beträffande ett annat »universalmål», kullager, var experterna fullständigt tokiga. Tyskarna hade vid denna tid kontinentens hela väldiga industri till sitt förfogande, och även om vi genom ett underverk hade kunnat förstöra alla viktiga kullagermål i Tyskland skulle detta endast ha förorsakat de tyska krigsansträngningarna avbräck men icke lamslagit dem.

Jag hoppas att en dag historien om den svenska hjälpen till Tyskland med stål, verktyg och kullager skall bli skriven. Samtidigt som vi betalade svenskarna oerhörda summor för att de icke skulle leverera sådana materiel till Tyskland, betalade tyskarna oerhörda summor för att svenskarna skulle effektuera deras redan gjorda beställningar, och slutligen ännu mera för att få de tillverkade varorna översmugglade till sig. På så sätt kunde de få betalning en eller två gånger för att icke tillverka saker och sedan ytterligare betalning för smugglarna som levererade dem. Det skulle verkligen vara av intresse att få veta hur många miljoner som inflöt till Sverige från båda parter under kriget. (Förf:s beskyllningar härvidlag har blivit på det mest bestämda sätt vederlagda av både svenska och brittiska myndigheter och visat sig fullständigt oberättigade. Red:s anm.).

Om jag hade fäst mig vid »universalmåls»-månglarna, som ständigt trängde sig fram för att utbjuda sina varor, skulle Bomber Command ha flaxat oupphörligt från det ena målet till det andra och sammanhanget i offensiven som ett helt skulle ha gått hjälplöst förlorat.

Ett exempel på hur dyrbart det skulle ha varit att lyssna till universalmedels-entusiasterna är den amerikanska bombningen av oljeraffinaderierna vid Ploesti i Rumänien. Många divisioner amerikanska bombare måste sändas till baser i medelhavsområdet för att uppföra skådespelet av ett låganfall mot oljeraffinaderierna, vilket icke kunde slutföras — raffinaderierna anfölls icke åter förrän i april 1944 — och som en följd härav hade så liten verkan, att oljeleveranser-

na från Rumänien till Tyskland ständigt ökades ända till våren 1944.

Men förlusten av dessa divisioner under många månader försvagade de amerikanska förberedelserna för den avgörande offensiven mot själva Tyskland.

Bomber Command fick i uppdrag att börja bombningen av anläggningarna för framställning av syntetisk bensin tillsammans med amerikanerna i juni 1944. För min del ansåg jag detta vara felaktigt. Om alla disponibla bombplan — våra egna och amerikanska — fullföljde sina pågående anfäll och i möjligaste mån förstärkte dem, skulle intet tvivel råda därom att Tyskland skulle bli utslaget inom några få månader.

När oljeoffensiven diskuterades omtalade jag mycket kraftigt mina erfarenheter rörande ministeriet för ekonomisk krigföring och betonade min åsikt, att om vi följde dess anvisningar skulle vi säkerligen grunda vår plan på ofullständiga uppgifter.

Denna min kritik föranledde tillsättandet av en särskild oljekommission, och det var verkligen tur att detta gjordes, ty det dröjde inte länge förrän kommissionen började upptäcka allehanda alternativa oljefabriker.

I september 1944 bröt Tysklands luftförsvaret samman, de tyska arméerna drevs ut ur Frankrike och därmed förlorade fienden sina längst framskjutna luftbevakningsstationer. Vi tillvaratog alla möjligheter att utnyttja det fientliga försvarets förtvivlade läge. Från maj 1944 och fram till början av vår oljeoffensiv hade Luftwaffes oljeförbrukning överstigit produktionen. Vid slutet av året led den tyska armén liksom Luftwaffe en förtvivlad brist på oljor. Det är känt att när fienden planlade motoffensiven i Ardennerna, räknade han med att kunna erövra allierade bensinupplag och därigenom vidmakthålla sina pansarfördelningars rörlighet.

Bristen på oljor gjorde sig kännbar också på östfronten, där den var en av de huvudsakliga anledningarna till de ryska segrarna i Schlesien i februari—mars 1945.

Veckorna omedelbart före krigets slut hade oljebristen förlamat Tysklands alla krigsmedel.

På sensommaren 1944, när de tyska arméerna var på brädstörtat återtag och det syntes sannolikt att kriget kunde sluta vilket ögonblick som helst, uppgjordes en plan att rikta ett väldigt angloamerikanskt daganfall mot Berlin. Tanken var att den tyska regeringen härigenom skulle gripas av panik vid en kritisk tidpunkt. När företaget var ganska väl föreberett upptäckte jag att amerikanerna icke kunde skaffa det enligt min åsikt erforderliga antalet jaktplan för att eskortera våra bombförband. Fastän Jimmy Doolittle som alltid gjorde sitt yttersta för att tillmötesgå våra önskemål måste jag avböja vårt deltagande i ett företag som var förenat med större risker än de vanliga. Hela företaget uppgavs därför.

När de allierade arméerna närmade sig Tysklands gränser och vi för att tillvarata fördelarna härav ändrat vårt anfallsförfarande, var fienden nästan alltid oförmögen att möta våra anfäll med allvarliga motåtgärder. Det enda försvar han kunde åstadkomma var renodlat passivt, nämligen hans

(Forts. på sid. 5.)

Flygplan

TILL SALU

Swift 85 hk, marschfart över 200 km/t med automatiskt omställbar propeller. Bensinförbrukn. 17 l/t. Ultramodern utrustning. Landningsställ och klaffar: el. hydraul. Bromsar: hydrauliska. Gångtid sedan ny 180 t. Pris 21 000:— kronor.

Flottör-flygplan, DH Moth med Gipsy III motor. Till fpl. utrustn. hör hjulställ, skidor, flottörer och bogseringsanordning för segelplan. Gångtid sedan stor översyn: motor 232 t, fpl 272 t. Fpl och motor i mycket gott skick. Pris 8 000:— kronor.

AB AROS-FLYG VÄSTERÅS
Tel. 345 30, 382 33, 520 50.

En

MILES MAGISTER

utomordentligt väl lämpad för skolflygning och sportflygning säljes billigt.

SCANAVIATION A/S
Ny Østergade 7, Köpenhamn



MASKIN A.-B.

NOCO

NORDENBERG & Co

8. Kyrkogat. 52 - Norrköping - Tel. 265 29
Box 199 Postgiro 161 570

Specialité:

Cylinderslipningar, Bil-, Båt- och Stationära samt Motorcykelmotorer, Lagergjutning.

Tillverkningar:

Klipp-, Stans- och Pressverktyg, Giggar, Fixturer, Svetsningar, Maskinreparationer, Motorrenoveringar, Finmekaniska arbeten.

Stokers och oljeeldningsapparater

ävenså fullständig service av samtliga i marknaden förekommande märken.

Representant för
ALBIN MOTOR och SUECIAVERKEN



MED PATENTERAT OERHÖRT FÖRENKLAT STYRSYSTEM



LÄTTKÖRD SOM EN BIL...

...billigt som en bil i inköp och drift

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. Ercoupe är »Spin-proved» 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. (med metallpropeller ca 10 % högre effekt). Toppfart 204 km/tim. Minimal bränsleförbrukning — bensinkostnad ca 25 öre per mil. »Cabriolet» sommartid, uppvärmd, heltäckt kabin vintertid.

Demonstreras och försäljes i Sverige av:

AB INGVAR BERGENGREN och OSTERMANS AERO AB.

Generalagent för Sverige
och Finland:

^{A/B} **INGVAR**
Bergengren

Tel. NAMNANROP "INGVAR BERGENGRENS"

FLYGA I VATTN ELLER...

Forts. fr. sid. 7.

Harry Nilsson:

en dylik anordning är också en av huvudförut-sättningarna för att man överhuvudtaget skall kunna använda ett sjöflygplan. Har man landat eller haft planet liggande i saltvatten måste flottörerna spolas varvid man samtidigt får kontrollera att inga skador uppstått och en sådan översyn kan man ju endast göra när man har planet på landbacken. En liten skrämma i målningen kan vara tillräckligt för att plåten blir oxiderad och efter en tid är flottören läck. Skrapning och målning av »tofflorna» brukar därför vara en sjöflygares vanligaste sysselsättningar.

Sjöflygets förespråkare talar vitt och brett om de tiotusentals landningsmöjligheter som våra sjöar och kuster erbjuder, men är det så säkert att just den sjön eller den stranden där man vill landa är lämplig? Vi får för det första räkna bort alla smala och långsträckta sjöar där man endast kan starta och landa i två vindriktningar och samma sak gäller älvarna. Sedan finns det tusentals småsjöar där maskerna runt omkring stränderna omöjliggör start och landning. Även sjöar med steniga och långstrucka stränder är tämligen oanvändbara som landningsplatser såvida man inte ankrar planet på tillräckligt djupt vatten och sedan simmar eller rör i land. Har man inte tillgång till en jämn och fin sandstrand eller en brygga kan det bli ganska besvärligt att förtöja flygplanet och på okända vatten riskerar man under alla förhållanden att köra på grund och slå sönder flottörerna. När allt kommer omkring så tror jag att det inte finns så förfärligt stora möjligheter som en del velat göra gällande att med ett sjöflygplan komma precis till den plats man vill, ty förutom att ett stort antal sjöar är direkt farliga att landa på finns det dessutom inga möjligheter att få bensin och annan service ute i lands-orten.

En av de viktigaste orsakerna till att jag så bestämt motsätter mig all slags sjöflyg är att man med att montera ett par flottörer under ett flygplan fullständigt förstör dess flygegenskaper. Hastigheten sjunker med 10-15 km/t, tjänstetomvikten stiger och planet blir tungt och tråkigt att flyga. Flottörerna omöjliggör även avancerad flygning i alla former. På moderna flygplan försöker man på alla tänkbara sätt nedbringa luftmotståndet och därför har t. ex. det infällbara landstället blivit allt mer populärt. Sjöflyget innebär ju en direkt tillbakagång i denna utveckling, ty man kan knappast tänka sig ett effektivare sätt att öka luftmotståndet än just med ett par stora och klumpiga flottörer.

Även vid nödlandning har landflygplanet alla fördelar. Det är ytterst sällan man flyger över trakter där det inte finns någon öppen plats, tillräckligt stor för att man utan svårigheter skall kunna göra en nödlandning och i värsta fall kan man ju ställa ett lätt sportflygplan ner på nästan hur liten fläck som helst. Har man infällbart landställe gör man givetvis en buklandning varvid skadorna vanligen begränsas sig till några tillbucklade plåtar på kroppens undersida. Dröser man däremot med ett sjöflygplan ner på en åker blir det i nio fall på tio haveri och även nödlandning på vatten kan innebära större risker för ett sjö-än för landflygplan.

Ett sjöflygplans användningstid begränsas sig praktiskt taget endast till den korta sommaren och vill man ha nytta av sitt flygplan även under andra årstider får man gå över till landflyg. Detta är emellertid inte gjort i en handvändning, ty först måste man montera ner flygplanet i sin sjöflyghamn och sedan transportera det till närmaste flygfält — en besvärlig historia som ytterligare talar för att sportflygaren bör hålla sig till landflygplan om han vill ha någon glädje av att äga ett flygplan.

Den enda flygplantyp i sjöflygväg som kan tänkas ha något existensberättigande är amfibien där man kan utnyttja den lilla fördelen ett sjöflygplan trots allt kan ha, nämligen möjligheten att kunna landa på en del platser dit man inte kan komma med ett landflygplan. Men även betydelsen av denna fördel blir allt mindre, då varje kommun och stad med självaktning så småningom kommer att skaffa sig ett landningstråk eller flygfält.

Mauritz Hamrin:

för att räkna landningsmöjligheterna i några fattiga tiotal kan sjöflygaren räkna dem i tiotusental och därmed kan han också flyga och landa praktiskt taget var som helst. Med sitt sjöflygplan flyger han direkt till den plats

han vill, den må sedan ligga uppe i fjällen, vid en norrländsk älv, i Dalarna eller ute i vår vackra skärgård — alltid hittar han tillräckligt med vatten och en ostörd strand där han kan landa och förtöja sitt flygplan vid till-
pinnen.

Även med tanke på flygsäkerheten har sjöflyget enbart fördelar. Kommer man t. ex. i dåligt väder, i dimma eller regn eller blir det för slätt i tak är det bara att ta sig ner på en sjö och vänta tills det klarnat upp varefter man kan fortsätta vidare. På så sätt kan man formligen krypa fram till målet och alltid flyga med full säkerhet. Vid motorstopp kan man i de flesta fall göra en fullt normal landning på vatten, men skulle inte sådant finnas inom räckhåll gör man en elegant nödlandning på närmaste klövervall eller åker och kommer undan med några små skramor eller bucklor på flottörerna. Men gör en nödlandning på vatten med ett landflygplan, så får ni se hur det går.

Det finns en del sportflygare som fått för sig att sjöflyget är ett alldeles för dyrt nöje för att kunna utövas av vanliga dödliga. Att dessa herrar fått det hela ganska ordentligt om bakfoten är enkelt att bevisa. Vi tänker oss att en stockholmare vill göra en weekend-tripp till Frykensjöarna och att han i detta fall väljer Torsby till slutnål. Flyger han då sin ägandes Piper Club som landflygplan får han räkna med följande priser per flygtimme, om kostnaderna slås ut på 1.000 flygtimmar under två år:

Kr.	
Amortering på inköpspriset 17.000 kr. ...	17: 00
Räntor	1: 02
Försäkringar	3: 70
Bränsle	5: 40
Olja	0: 50
Underhållskostnader	2: 00
Hangarhyror	3: 15
Start- och landningsavgifter	0: 72

Medelkostnad per flygtimme kr. 33: 49

För en sjö-Cub skulle motsvarande kostnadsberäkning te sig så här:

Kr.	
Amortering på inköpspriset 23.000 kr. ...	23: 00
Räntor	1: 38
Försäkringar	4: 60
Bränsle	5: 40
Underhållskostnader	2: 00
Hangarhyror	bortfaller
Start- och landningsavgifter	bortfaller

Medelkostnad per flygtimme kr. 36: 38

Någon kanske undrar hur det går med sjöflygaren när det blåser upp till en mindre storm och hans »flygfält» förvandlas till ett skummande och rasande element. Ja, då går det givetvis inte att flyga, men när det rör sig om så pass stora vindstyrkor är det startförbud även på landbacken för lätta flygplan. Man skulle även kunna tro att våren med islossningstiden utgör ett svårt hinder för sjöflyget. Men hur ser flygfälten ut vid denna årstid? Våta, leriga och mjuka — nej tack, då skulle åtminstone jag hålla mitt flygplan inne i en torr hangar. Vintertid monterar man givetvis bort flottörerna och sätter dit ett par skidor i stället och på så sätt har man lika stor användning för sitt flygplan året om.



CIRKA 30.000 FLYGARE

har räddat sig med

IRVIN

FALLSKÄRMEN

varav 69 stycken i Sverige

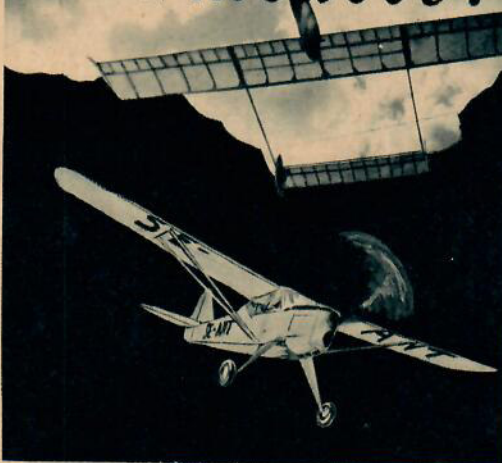
tillverkas numera av nylon

IRVIN FALLSKÄRMSAKTIEBOLAG

Kontor: Strandvägen 5 A, Sthlm

Fabriken: Stockholms Frihamn

Drömmmodellerna gjorde
stormsuccé!



SUPER-SCOUT

— den ståtliga, starka och stabila *Sint*-mod. med turbulenzstråd, har väckt uppmärksamhet och sålts i Norden och hela England! 145 cm.

AUSTERN

har satt nytt liv i modellflyget. Braksuccé överallt! Genom sin sensationella enkelhet, sin styrka och flygförmåga både ute och inne har den läckra skalamodellen blivit en strålande kursmodell för klubbarna. Begär specialpriser! Spv 440 mm.

INGENJÖR SIGURD ISACSON

Torsviksvägen 43 - Lidingö

Sänd mot postförskott + porto:

... st. AUSTER 4: 85, ... st. limtuber 0: 60, ... st. SUPER-SCOUT 8: 25, ... fl. lim (50 gr.) 0: 90, ... st. MO-DELLPLAN-KONSTRUKTION 125 sid., 75 ill., 14 nya prof. m. m. 4: 50.

Namn

Adress

Postadr. Flyg 14/47

Tekniska Institutet

Dag- och Aftonskolor

Nybrogatan 8

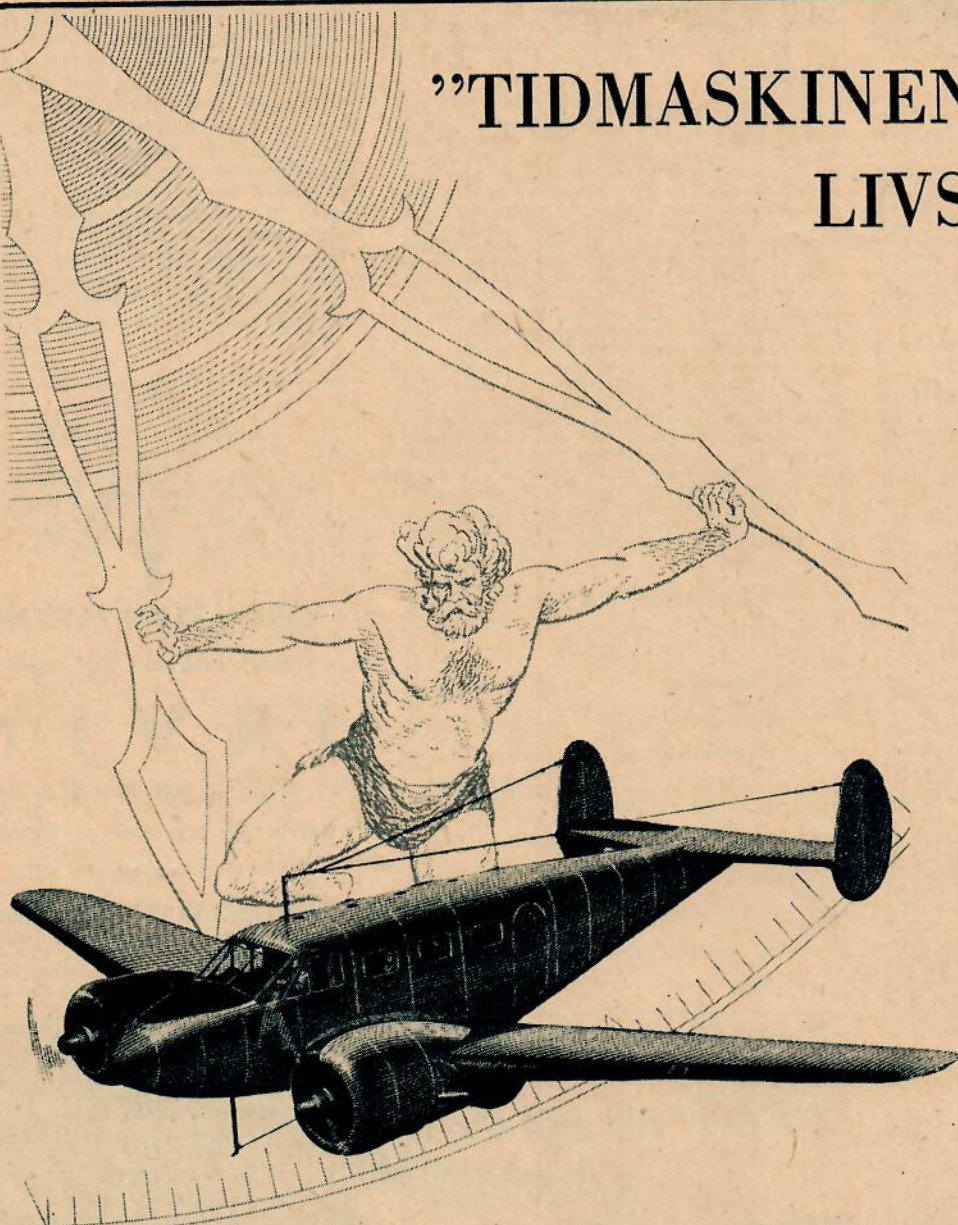
Stockholm

Tel. 61 65 14, 61 65 15, 61 65 16, 65 15 13

Exp.-tid 9-16, 19-20

Studieråd: Professor Wolmar Fellenius. Rektor: C. v. Gustaf Goldkuhl. Ingenjörskurs, Vägmästarkurs, El. installatörskurs av kl. B och C. Specialkurs. Flygtekn. kurs. Kort studietid. Platsanskaffning. Höstterminen börjar 20 aug. Begär skolans prospekt.

"TIDMASKINEN" ersätter LIVSELIXIRET



I alla dagar har människan önskat hinna med mera. — Hon har velat framställa ett livselixir för att göra livet längre och rikare.

Den hets, som i våra dagar skapats genom maskinåldern och dess knivskarpa konkurrens, ger nu-människan allt mindre tid för sitt eget liv — Det skulle behövas en »tidmaskin», som tänjde ut varje minut och skapade tid för uppbyggelse.

En sådan »tidmaskin» är flygplanet. Det ger Eder möjlighet att hinna mera på den tid, som står till Edert förfogande.

Vänd Eder med förtroende till ett av landets äldsta flygtrafikföretag

Vi utföra:

**TAXIFLYG
RUNDFLYG
FLYGTRANSPORTER
REKLAMFLYGNING
FLYGFOTOGRAFERING
FLYGSKOLNING**

m. m.

till lägsta priser

AB NORDISK AEROTJÄNST

NORRKÖPING

TEL. 300 60



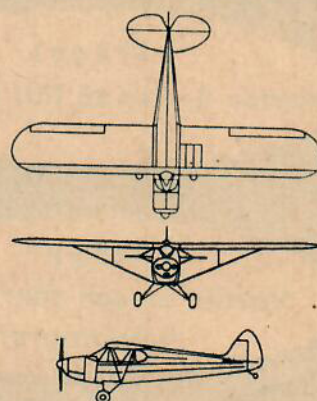


Piper PA-12 Super Cruiser

Super Cruiser är ett tresigtigt, högvingat monoplan ur Cub-familjen och en direkt utveckling, för att inte säga modernisering, av Piper J-5 som debuterade 1939 och under kriget användes som lätt ambulansplan i US Navy under beteckningen AE-1 (tidigare HE-1). Byggnadssättet är detsamma som på övriga Piper-konstruktioner, d. v. s. med dukklädd flygkropp av svetsade stålror och vinge i trä med dukklädsel. Landstället är av fast konventionell typ. Motorn är en fyrcylindrig Lycoming 0-235 C på 100 hk vid 2600 v/min. Propellern är i standardutrustning en fast tvåbladig Sensenich i trä. Piper PA-12 kan också utrustas med flot-

tör- eller skidställ och är godkänd för detta av den amerikanska luftfartsstyrelsen. Skidorna är vanligen av metall och av Federals tillverkning medan flottörerna är av Edotyp. PA-12 försäljes i Sverige genom AB Nyköpings Automobilfabrik och kostar 23.000 kronor.

Data och prestanda: spännvidd 10,81 m, längd 6,96 m, höjd 2,08 m, vingyta 16,66 m², tomvikt 431 kg, flygvikt 793 kg, vingbelastning 47,8 kg/m², effektbelastning 8,03 kg/hk, toppfart 185 km/t, marschfart 160 km/t, stighastighet vid havsytan 3 m/sek, landningsfart 70 km/t, flygsträcka 965 km, topphöjd 4 700 m, startsträcka 218 m, landningssträcka 128 m, bränsleförbrukning 24,6 l/tim.



BIL — NEJ TACK...

Forts. fr. sid. 8.

hem till Fröseke intill Orrefors glasbruk i Småland tog han sin Cub, och efter ett par timmar kunde han landa på åkern intill sin faders gård. 25—30 kr. räknade han ut att hela resan kostade. Billigare kunde det ju knappast ha blivit med bil, och 10 timmar

eller så där omkring hade det väl behövts minst för att ta sig fram den sträckan på höstblöta vägar. Uppåt 3 000 kr beräknar man ju i allmänhet att en mindre bil kostar per år med 1500 mils körning, och det kostar inte en Cub, tror Curt Bjärestig, särskilt om man kan göra en del reparationer själv. Sedan är det ju fråga om vad man skall använda ett flygplan respektive en bil till, men har man ett fortskaffningsmedel huvudsakligen för sitt nöjes skull — ja, då anser de här båda herrarna att ett flygplan är att föredra på alla sätt.

Klipp här!

"Fantastiskt", sa Fontell.

Ostermans helikopter kom, sågs och segrade i Göteborg häromsistens. Vid en uppvisning på Ullevi där ingenjör Olle Sefeldt landade på avsparkspunkten höll polismästare Ernst Fontell, som var passagerare, ett mycket entusiastiskt tal: »Detta är helt enkelt fantastiskt, en upplevelse som man inte kunde drömma om...»



**För
verklig
finrakning**

matador

rostfri

FRÅN SVERIGES STÖRSTA RAKBLADSFABRIK



3 hål	25 öre
Slits	30 "
Facette	40 "

Fråga:
**VET DU VARFÖR
PIONEERS SNABB-
PASSANDE FALL-
SKÄRMSSELE* GÖR
ALLA ANDRA FABRI-
KAT OMODERNA**

?

Fråga:
Varför är den så lätt att ta på?

Fråga:
**Varför är den säkrare och
bekvämare?**

Fråga:
**Hur ökas säkerheten genom
snabb-lösgöringen?**

Fråga:
**Varför är P3-B-skärmen
och den snabb-passande selen
överlägsen andra typer?**

SVAR: På endast 3 sekunder kan Ni, tack vare Pioneers nya snabb-passande sele, med två enkla handgrepp anpassa remmarna efter Er storlek. Det enda som erfordras är några lätta ryck i bröst- och lår-remmarna.

SVAR: Den snabb-passande selen är "automatiskt byggd för kunden" och tillåter bäraren att ta på skärmen ungefär som en flugjacka... antingen han sitter eller han står.

SVAR: Genom den perfekta passformen har bärarens vikt på ett upperligt sätt kunnat fördelas i selen, vilket inte endast ökar säkerheten utan också komforten.

SVAR: Selen är så konstruerad, att flygaren inte kan falla ur den i luften, men däremot kan han precis i rätta ögonblicket genom ett enkelt handgrepp befria sig från skärmen, varigenom alla risker att släpa efter den, exempelvis i blåst, helt elimineras.

SVAR: Den exklusiva snabb-passande fallskärmssele och den behagliga, tunna och väl åtsmitande fallskärmen P3-B tar 50 % mindre utrymme och är 20 % lättare än andra skärmar... därför den höga graden av säkerhet och komfort.

SAMMANDRAG:

Den snabb-passande fallskärmssele och P3-B-skärmen är världens förnämsta fallskärmsutrustning... erhålles endast från Pioneer Parachute Company.

**Patentsökt i USA och
världens alla större länder.*



**PIONEER
PARACHUTE
COMPANY, INC.**

MANCHESTER, CONN., U. S. A.

CABLE ADDRESS: PIPAR

Representant i Sverige: ÅKE FORSMARK
Kummelvägen 9, Ålsten, Stockholm

Försäljning o. service: Svensk Fallskärmsförsäljning, Linköping

Pioneer Parachute Co, Inc., säljer även överflödiga krigs-fallskärmar från U. S. War Assets Administration



USA:s SPORTELYG...

Forts. fr. sid. 15.

ett flertal firmor — exempelvis Erco, Piper m. fl. — temporärt lagt ned driften för att efter en tid återuppta den igen.

Samtidigt som de fyr- eller femsitsiga familjeplanen vinner allt större terräng bland sport- och reseflygplanen kan man också skönja tendenser mot en mera utbredd övergång från hög- till lågvingade plan och från blandad trä-, duk- och stålkonstruktion till helmetall.

»Enstöringsplanets gick inte

Tanken på ensitsare som nu efter kriget återigen varit aktuell genom bl. a. Piper-konstruktionen Skycycle och Luscombe-skapelsen Model 10 ser tyvärr ut att vara ogenomförbar. Användningsmöjligheterna för ett sådant plan är nu en gång mycket begränsade och det är givet att det är en ytterst liten kategori av sportflygentusiaster som har råd att hålla sig med ett dylikt »enstöringsplan».

Det är emellertid en hel del annat trevligt i sport- och familjeflygväg som hittills inte kommit några sportflygare till gagn. För att ta några exempel så har All American Ensign ännu efter ett helt år av prov inte fått något CAA-certifikat; Aerona Chum har inte heller fått något; Waco Aristocrat har lagts ned av ekonomiska skäl; med Douglas Cloudster (den »stakdrivna» femsitsaren) är det samma historia; Commonwealth Trimmer har tydligen avsmnat helt; ensitsaren Aviation Boosters Skyhoppers prototyp är till salu; Johnson Rocket 185 har slutat tillverkas på grund av konstruktiva ofullkomligheter; Lockheed's båda sportplansprojekt »Little Dippers» och »Big Dippers» har lagts ned på grund av prototyp haverier; Nelson Dragonfly (den tvåsitsiga motorseglaren) har vägrats luftvärdighetsbevis; både Spartan-fabrikens femsitsare Model 12 Executive och Southern's tvåmotoriga South-easter II har avsmnat på grund av felbedömd marknad, o. s. v.

Vad som f. n. tillverkas i serie i USA är alltså inte fullt så imponerande ur urvalssynpunkt som man kanske från början trott. Flera av de plan som nu serietillverkas är i vissa fall ett och samma plan med varierande utrustning. Så är t. ex. fallet med Cessna 120

och 140, med Cessna 190 och 195 samt med Globe Swift GC-1A och GC-1B. I själva verket är alltså endast 15 plan av olika typer under serieproduktion just nu.

Det kan också ha sitt intresse att studera några färskas leveranssiffror från de olika amerikanska sportflygtillverkarna. Under månaderna januari, februari och mars är levererade de olika firmorna inte mindre än 5.735 plan fördelade på Aerona (480), Beechcraft (76), Bellanca (102), Cessna (1.099), Ercoupe (242) — uppgift för mars saknas, Funk (13), Luscombe (283), North American (560), Piper (1.829), Republic (362), Stinson (738), Taylorcraft (111) och Texas Eng. Globe (58). Dessa leveranser uppgick till ett sammanlagt värde av 17.671.000 dollar. Statistiken visar emellertid en avsevärd nedgång för mars jämfört med exempelvis januari. Undantag finns naturligtvis, som t. ex. Seabee.

I förhållande till priserna på sportplan här i landet så är de amerikanska priserna mycket lägre. En jämförelse mellan priserna (se FLYG nr 7/47) kan naturligtvis vara ganska givande. Här nedan återges de olika priserna:

Trätsitsare: Aerona Champion (2.475 dollar), Aerona Chief (2.605 d.), Aerona Scout (s. k. nedbantad Chief) (2.475 d.), Piper Cub Special (2.295 d.), Piper PA-11 (1948 års Cub) (2.445 d.), Funk F2B (3.990 d.), Ercoupe (3.450 d.), Cessna 120 (2.695 d.), Cessna 140 (3.245 d.), Luscombe SA (2.495 d.) och Luscombe SE (3.595 d.).

Tre- och fyrsitsare: Piper Super Cruiser (3.495 d.), Beechcraft Bonanza (7.975 d.), North American Navion (7.750 d.), Republic Seabee (6.000 d.), Cessna 190 (12.750 d.), Cessna 195 (13.750 d.), Bellanca Senior Cruiser (5.950 d.), Convair Stinson Voyager 150 (5.645 d.), Fairchild F-24R46 (6.956 d.) och Fairchild F-24W46 (7.256 d.).

H. A.

DYRT ATT FLYGA...

Forts. fr. sid. 17.

På morgonen plockade vi apelsiner från träden utanför vårt sovrum.

En gång var vi verkligen i trångmål, när »Gypsy» blev fångad i tät dimma nära Uvalde. Slutligen »korsade» vi fingrarna och gick ner mot något som liknade mera dimma

men som vi hoppades skulle vara en landningsbana. Det var en landningsbana. När vi efter sättningen rullade in till hangarerna hälsades vi av att halvt dussin förvänade instrumentflygare, som hade väntat där två dagar med sina tvåmotoriga vrålkä utan att kunna gå i sådant väder. (Ansvarslöst! Red:s och luftfartstidningens anm.)

Vår »alla tiders favoritlandning» — efteråt — skedde vid Antlers, Oklahoma. Röda korset hade önskat frivilliga, som kunde flyga med blodplasma till Antlers, som hade härjats av en våldsam orkan. Vi startade från Dallas och landade på en plats som hade vissa betänkliga likheter med en bakgård. Sedan vi avlämnat plasmans startade vi igen. Jag höll andan när triden, höga som bergstoppar, kom emot oss. Men »Gypsy» gjorde sitt jobb lika bra som den perfekta lady hon är. Sedan fick vi ett underbart brev från Röda korset — vår finaste souvenir.

Äpropå souvenirer — det påminner mig om det där dumma pratet om att det är för dyrt att flyga. Allt vad jag kan säga är att det inte kan vara dyrt. Frances och jag har aldrig tjänat grova pengar. Vanligen har vi jobb tillsammans som servitriser. Ibland skriver jag maskin, och då och då berättar jag sagor. Det där är inget att bli rik på, men vi lever gott och flyger så mycket vi vill på de pengar vi tjänar. Dessutom håller jag på att ta lektioner för att så småningom ta mitt B-certifikat (commercial license). Efter det skall jag försöka få instruktörsbevis för att när vi gör en av de där nödlandningarna kunna få någon eller några av de tillrusande åskådarna att antingen ta en rundflygning eller lära sig flyga.

Beträffande kostnaderna för att hålla »Gypsy» i flygvärdigt skick så räknade vi ut det nyligen. Bensin och olja för våra flygna 32.000 km gick på under 100 dollar, hangarhyran på omkring 80 dollar och reparationserna på c:a 20 dollar. Det blir en cent per (engelsk) mil. Detta är siffror som jag står för. Jag slår vad om att ni inte kan finna någon av de där högtidliga manliga »operation experts» som kan besla mig med lögn. Ja, och så är det de där 56 dollarerna för 100-timmarsöversynen förstås...

Frances och jag är på väg till Vermont när detta skrivs. Sedan sticker vi iväg till Cleveland för att titta på flygtävlingarna och därifrån hem ett slag för att hälsa på. Och sedan... Florida nästa! Varmare där på vintern se! Dessutom har vi hört att där finns piloter som kan berätta för oss om flygning i Sydamerika...

TILL SALU



Auster

Lämplig för flygklubbar.
Tresitsigt högvingat skol- och reseflygplan.

Marschhastighet: 150 km./t.
Startsträcka: 230 m.
Längsta flygsträcka: 480 km.
Max. flygvikt: 840 kg.
Motor: Cirrus Minor 2 på 100 hk.
Bränsleförbrukning: 21 l./t.
Max. varvantal: 2600 v./min.



KZ II Sport

Synnerligen lämplig för bogsering av segelflygplan och för avancerad flygning.
2-sitsigt sportflygplan.

Marschhastighet: 200 km./t.
Landningshastighet: 72 km./.
Längsta flygsträcka: 900 km.
Motor: Hirth 504 A, II 105 hk.

Närmare upplysningar genom

OSTERMANS AERO AB

Birjer Jarlgatan 18 • Stockholm 7 Telefon: "Hans Osterman"

FLYG, FLYG TILL...

Forts. fr. sid. 19.

— Taxifygningarna med Seabee har slagit an, säger servicechefen G. af Ekenstam som har hand om denna ostermanska detalj på Bromma. Inte minst utlänningar — speciellt engelsmän och finnar — som är här på affärsbesök anlitar Seabee. Jussi Björling hör förresten till dem som förstår taxifygets fördelar.

— 20 Seabee har vi fått in i Sverige, förklarar försäljningschefen Ove Huzell, som ofta både bor och äter i planet på sina rundresor, och vi har importlicens på ytterligare 10. Vi har inalles löfte om 75 plan ur den Seabee-serie om 5.000 exemplar som Republic håller på med. Blir importläget gynnsammare, är det meningen att vi ska ha dessa plan levererade till Sverige under säsongen 1947—48.

På västkusten ingår Seabee som den ostermanska representanten i »Västflyg» där vidare Skandinaviska Aero och Svensk Flygtjänst medverkar i en nystartad rundflygnings- och taxifygverksamhet. Och i Göteborg hittar man »captain» Vera Strodl — också hon numera i en Seabee, med vilken hon rundflyger dagarna i ända. Ungefär 400 starter har hon hunnit göra sedan hon kom till västkusten och inemot 1000 personer har hon haft i luften. Äldste passageraren hittills har varit 87 år.

Så att Seabee sprider flygsinne i många former.

Lösning till »Bildpristävling 11»:

1. Sk 14, 2. Sk 12, 3. Sk 11, 4. Sk 15.
1:a pris, 10 kr: Olle Ström, Box 50, Heby.
2:a—4:e pris, 5 kr: Ulf Essén, Ödmårds-
vägen 16, Traneberg, Oskar Eklöf, Schantz-
gatan 2 A, Örebro, Karin Rehnström, Patrans-
väg 2, Saltsjö-Duvnäs.



FLYG

N:r 14. Arg. 25. 10—23 juli 1947

TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET

Officiellt organ för

Kungl. Svenska Aeroklubben

Organ för

Svenska Pilotföreningen

Utkommer varannan torsdag

REDAKTION:

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

Danmark: Johs Thinesen, Finsens Allé 29, Odense

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

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

OBS! Redaktionen ansvarar icke för inlämnade, icke beställda manuskript.

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

ANNONSAVDDELNING:

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

EXPEDITION:

Förlagsaktiebolaget FLYGNING
Sveavägen 53 - Stockholm

Postgirokonton: 1111.

Prenumerationspris:

Helår Kr. 0:75 - Halvår Kr. 5:—
Prenumerationspris i Danmark:
Helår Kr. 20:—, halvår Kr. 10:50

Ahlén & Åkerlunds Fotogravyranstalt
Stockholm 1947

BUSSTURER till Södern

Fascinerande rundturer till

ITALIEN

Avresa den 4/8 och 1/9, 18 dagar.
Pris kr. 1.190:—.

SCHWEIZ

Avresa den 21/8 och 4/9, 12 dagar.
Pris kr. 785:—.

PARIS-RIVIERAN

Avresa den 15/9 och 30/9, 19 dagar.
Pris kr. 1.290:—.

ÅETÅ-RESOR

NORDISK RESEBUREAU

Stockholm, Göteborg: tel. "Nordisk Resebureau" • Malmö: tel. 240 73

ATT RESA MED BUSS

är att vinna landskapets hjärta och finna dess själ. Man hinner se och uppleva, och man njuter landsvägens romantik — från en bekväm fåtölj! Nöjet stegras och villan ökas av väl valda uppehåll!

Nu kommer Sydamerika

Forts. fr. sid. 12.

vilket fabriken har beställningar på sammanlagt 200 plan. Dessutom tillverkas ett tvåsitsigt skolflygplan — *Planalto* — på licens från den brasilianska firmen *Companhia Aeronautica Paulista*. Detta flygplan är ett lågvingat monoplan med fast landställ och tandemplacemente öppna sitsar. Motorn är en 100 hk fyr-cylindrig »flat» Franklin.

Fabrica do Galeao är en annan brasiliansk firma som bygger flygplan för militär räkning. Firman disponerar verkstäder i Rio de Janeiro med 30.000 kvadratmeters golvyta och sysselsätter inte mindre än ca 1.500 man. F. n. tillverkas där ett större antal plan av de välkända amerikanska typerna *Fairchild PT-19A* och *PT-26*, men tidigare har fabriken licensbyggt ett fyrtiotal skolplan av den tyska typen *Focke-Wulf Fw 44 Stieglitz* och ett 25-tal tvåmotoriga övningsplan av typ *Fw 58 Welhe*.

En brasiliansk flygplanfabrik som hittills endast tillverkat flygplan för civilt bruk är *Companhia Nacional de Navegacao Aerea* i Rio. Den nuvarande produktionen utgöres av två olika typer, den från Piper Cub utvecklade *HL-1* med 65 hk motor och den lågvingade tvåsitsaren *HL-6 »Cauré»* i versionerna *HL-3A* med 130 hk Franklin-motor och *HL-6B* med 125 hk Lycoming-motor. »Cauré» är ett skolflygplan vars utseende ganska mycket påminner om den amerikanska *Fairchild PT-19*. Följande data och prestanda har uppgivits för 125 hk-versionen: spännvidd 9,8 m, längd 7,2 m, vingyta 15 m², tomvikt 545 kg, flygvikt 800 kg, toppfart 200 km/t, marschfart (med 75 procents effektuttag) 180 km/t, stighastighet 4,5 m/sek, landningsfart 85 km/t, praktisk topphöjd 4.500 m och aktionstid (med 2.200 v/min.) 3 tim. och 15 min. *HL-5* är beteckningen på en ny typ som ännu inte nått seriestadiet.

Den enda brasilianska flygplanfabrik som hittills ägnat sig åt export är *Companhia Aeronautica Paulista* i São Paulo, skapare bl a av *CAP-1 Planalto* som även byggs av *Construcoes Aeronauticas S.A.* i Lagoa Santa. Ytterligare en produkt från C.A.P. är den tvåsitsiga högvingade *CAP-4 Paulistinha*. Liksom

den tidigare omtalade *HL-1* är *CAP-4* ett plan som mycket lätt kan förväxlas med Piper Cub eller någon liknande typ.

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

SÅ VILL VI HA DET

Forts. fr. sid. 11.

Skulle jag önska något mer vore det väl närmast att sportflygplanen utrustades med radiomottagare. Det skulle underlätta trafikledningens arbete och navigeringen oerhört.

NILS WESTERBERG, ingenjör, Stockholm: Sportflyg till självkostnadspris

— Vad jag först och främst önskar är att sportflyget kommer bort från de kommer-

siella flygfälten. Att vara tvungen att trängas med trafikflyget på de redan nu hårt belastade flygfälten och alltid känna sig åsidosatt är inte roligt i längden och bidrar i varje fall inte till att skapa trivsel inom sportflyget. Därför bör sportflygarna åtnämnas i de städerna ha ett eget flygfält där de kan hålla till utan att jämt behöva ha en känsla av att vara till besvär för den reguljära trafiken. Vad Stockholm i det avseendet beträffar har vi ju Skå-Edeby och ett bättre sportflygfält kan man knappast önska sig. Där behövs bara en klubblokal där sportflygarna kunde träffas och diskutera gemensamma spörsmål och ordna andra trevliga sammankomster. En sådan lokal skulle inte behöva bli någon dyr historia. Kronans baracker som gott och väl duger för ändamålet kan man för närvarande få köpa för ett billigt pris och inredningen kan de intresserade lätt skrapa ihop själva. Det är just den verkliga klubbidealismen som saknas inom svenskt sportflyg, det har i stället gjorts till business som inte sällan uttrycker sig i rena hästskojerifasoner.

INGRID WICKMAN, kartritserska på SAS: Läkundersökningen är larvig!

— Vad vi behöver allra först i Stockholm är ett sportflygfält. Visserligen har vi Skå-Edeby men det ligger alldeles för långt bort och kommunikationerna dit är nästan obefintliga. Ett sportflygfält bör ligga som t. ex. Skarpnäck dit man snabbt kan åka med spårvagn eller buss om man skulle bli riktigt flygsugen och vill ut och flaxa en eftermiddag direkt efter jobbet.

Sen tycker jag att läkundersökningen för certifikatet är för hård och dessutom är den larvig. Prov som t. ex. de där med att blåsa och hålla andan under en viss tid kan åtminstone inte jag finna någon mening i. Metoden för undersökningen av det stereoskopiska seendet är också en sak som jag tvivlar på. Det finns folk som absolut inte klarar provet men som i »verkligheten» har ett fullt normalt stereoskopiskt seende. I sådana fall tycker jag det är orättvist att bara utan vidare neka flygutbildning. Vad kostnaderna för sportflyget i allmänhet och utbildningen i synnerhet beträffar tycker jag att de fortfarande är för höga.

TAG FÅGELVÄGEN — den är kortast! i en **PIPER CUB** det är säkrast!

Världens mest sålda sportflygplan.

En start- och landningsplats som räcker till för en Piper Cub på hjul finns nästan var som helst, men vattnet är dock det rymliga och underbart vackra flygfältet, som Ni har till hands överallt. Så vad är naturligare än att Ni flyger en Piper Cub på flottörer.

Nu kan vi leverera Piper Cub Special på flottörer och givetvis medföljer också hjul med ställ för samma pris. Enbart flottörer för varje sportflygplanstyp kunna vi även erbjuda. Ring eller skriv oss i dag för närmare upplysningar.

ANA

AB NYKÖPINGS AUTOMOBILFABRIK NYKÖPING

Postfack 120

NYKÖPING

Tel. namnanrop "ANA"



Sedan 1934 är Luscombe det ledande världsmärket för lätta helmetallplan. Fabrikens senaste skapelser, typerna 8A och 8E, ha bl. a. fördelen att vara absolut fria från duk. Silvaire är sålunda det enda hel-metallplanet i denna flygplanklass.

Luscombe »Silvaire» levereras i två utföranden 8A med 65 hkr motor och 8E med 85 hkr motor. Båda planen kunna erhållas med flottör- och skidställ.

Obs! Vi leverera även flottörer och skidor till andra flygplantyper.

Begär prospekt eller demonstration.

Ring eller skriv oss.

Här provas Luscombe »Silvaire» av 28 personer med en sammanlagd vikt av 1,6 ton. Tack vare helmetallvingen håller den med god marginal.



Välj LUSCOMBE "SILVAIRE"



Ledaren bland de lätta helmetallplanen

HÖGSTA

säkerhet
komfort
fart

LÄGSTA

inköpspris
driftskostnad
hangarkostnad

AB KOCKUMS FLYGINDUSTRI

TEL. VÄXEL 71695 — MALMÖ-BULLTOFTA

TELEGRAM-ADRESS: "KOCKUMFLYG"

Det idealiska planet för skolflygning, affärsresor, nöjesresor.

Luscombe "Silvaire" 8 A kostar endast 17.800 kr.

Noorduyn Norseman

8-sitsigt taxi- och privatplan i bästa skick. Fullständig radioutrustning med långvåg, kortvåg och pejl. Hjul-, skid- och flottörställ. Gångtid c:a 600 tim.



FLYGPLAN TILL SALU



Fairchild Forwarder

4-sitsigt taxi- och privatplan i bästa skick. Utrustat med pilotradio. Hjul- och skidställ. Gångtid c:a 400 tim.

AB Trafik- Turist- Transportflyg
Engelbrektsplan 2

Tel. 20 46 11

STOCKHOLM

Tel. 20 65 14

KSAK-nytt



STRID PÅ KNIVEN I RIKSSEGELFLYGTÄVLINGEN

Halle-Hunneberg leder i distans, Linköping i höjd

Nu börjar det bli allvar av i RST (praktiskt förkortning av Rikssegelflygtävlingen), och här följer nu den första sammanställningen av hittills rapporterade resultat. I tabellerna för höjdmomentet är i de fall då förarna rapporterat fler än tre resultat endast de tre bästa medtagna per förare, och i distansmomentet är likaledes endast det bästa resultatet per förare upptaget.

Distansmomentet, lagtävling

1. Halle-Hunnebergs FK, (Stig Bergstedt 3 080 poäng, Henning Rosengart 2 714 poäng, Hans Möllborn 2 357 poäng), summa poäng 8 151.
2. Uppsala FK, (Åke Lundin 5 920 poäng), summa poäng 5 920
3. Eskilstuna FK, (Lars Corell 5 059 poäng), summa poäng 5 059.
4. Aeroklubben i Malmö, (Uno Jönsson 2 480 poäng), summa poäng 2 480.
5. Stockholms SFK, (Tage Löf 2 379 poäng), summa poäng 2 379.
6. Borås FK, (Matz Andersson 2 160 poäng), summa poäng 2 160.

13. Örebro FK (2), (Göran Lindholm 865 poäng, Gösta Kleist 850 poäng), summa poäng 1 715.
14. Borås FK (Matz Andersson 1 400 poäng), summa poäng 1 400.
15. Karlskoga FK, (Rune Ottosson 1 075 poäng), summa poäng 1 075.
16. Eskilstuna FK (3) (Roland Johnsson 650 poäng), summa poäng 650.

Höjdmomentet, individuellt

1. Tage Löf, Stockholms SFK 5 685
2. Sven Österdahl, Linköpings FK ... 4 900
3. K.-G. Klevstigh, Ö. Sörmlands FK 3 925
4. Erik Pehrsson, Ö. Sörmlands FK .. 3 815
5. Bengt Olow, Linköpings FK 3 600

Distansmomentet, individuellt

- | | Poäng |
|---|-------|
| 1. Åke Lundin, Uppsala FK | 5 920 |
| 2. Lars Corell, Eskilstuna FK | 5 059 |
| 3. Stig Bergstedt, Halle-Hunnebergs FK | 3 080 |
| 4. Henning Rosengart, Halle-Hunnebergs FK | 2 714 |
| 5. Uno Jönsson, Aeroklubben i Malmö | 2 480 |
| 6. Tage Löf, Stockholms SFK | 2 379 |
| 7. Hans Möllborn, Halle-Hunnebergs FK | 2 357 |
| 8. Matz Andersson, Borås FK | 2 160 |

Höjdmomentet, lagtävling

1. Linköpings FK, (Sven Österdahl 4 900 poäng, Bengt Olow 3 600 poäng, Ingemar Kardell 1 950 poäng), summa poäng 10 450.
2. Ö. Sörmlands FK (K. G. Klevstigh 3 925 poäng, Eric Pehrson 3 815 poäng, J. Bryant-Meisner 1 450 poäng) summa poäng 9 190.
3. Sköns SFK, (Tage Löf 5 685 poäng, Tage Peterson 2 435 poäng), summa poäng 8 120.
4. Eskilstuna FK (1), (John Bohman 3 025 poäng, Harry Carlsson 2 000 poäng, Lars Corell 1 600), 6 685.
5. Halle-Hunnebergs FK (1), (Henning Rosengart 2 000 poäng, Stig Bergstedt 1 875 poäng, Hans Möllborn 1 525 poäng), summa poäng 5 400.
6. Västerås FK (1), (Bengt Norbäck 2 200 poäng, Erik Westling 1 550 poäng, Erik von Mentzer 1 370 poäng), summa poäng 5 120.
7. Uppsala FK, (Åke Lundin 2 900 poäng, Georg Stark 2 150 poäng), summa poäng 5 050.
8. Örebro FK (1), (Ann-Mari Edlund 1 700 poäng, Karl G. Carlsson 1 250 poäng, Helge Robertsson 1 600 poäng), summa poäng 4 610.
9. Västerås FK (2), (Arne Swärdh 1 200 poäng, Sune Ohlsson 1 050 poäng, L. J. Söderström 850 poäng), summa poäng 3 100.
10. Eskilstuna FK (2), (Erland Olsson 1 300 poäng, Clas Eklind 850 poäng, Stig Bohman 800 poäng), summa poäng 2 950.
11. Halle-Hunnebergs FK (2), (Thore Milling 1 250 poäng, Bertil Ståhl 830 poäng, Claes Petzell, 775 poäng), summa poäng 2 855.
12. Norrköpings FK, Rune Larsson 1 950 poäng), summa poäng 1 950.

- | | Poäng |
|--|-------|
| 6. John Bohman, Eskilstuna FK | 3 025 |
| 7. Åke Lundin, Uppsala FK | 2 900 |
| 8. Tage Peterson, Stockholms SFK .. | 2 435 |
| 9. Bengt Norbäck, Västerås FK | 2 200 |
| 10. Georg Stark, Uppsala FK | 2 150 |
| 11. Henning Rosengart, Halle-Hunnebergs FK | 2 000 |
| 12. Harry Carlsson, Eskilstuna FK | 2 000 |
| 13. Ingemar Kardell, Linköpings FK .. | 1 950 |
| 14. Rune Larsson, Norrköpings FK .. | 1 950 |
| 15. Stig Bergstedt, Halle-Hunnebergs FK | 1 875 |
| 16. Ann-Mari Edlund, Örebro FK | 1 700 |
| 17. Lars Corell, Eskilstuna FK | 1 600 |
| 18. Helge Robertsson, Örebro FK | 1 600 |
| 19. Erik Westling, Västerås FK | 1 550 |
| 20. Hans Möllborn, Halle-Hunnebergs FK | 1 525 |
| 21. J. Bryant-Meisner, Ö. Sörmlands FK | 1 450 |
| 22. Matz Andersson, Borås FK | 1 400 |
| 23. Erik von Mentzer, Västerås FK | 1 370 |
| 24. Erland Olsson, Eskilstuna FK | 1 300 |
| 25. K. G. Carlsson, Örebro FK | 1 250 |
| 26. Thore Milling, Halle-Hunnebergs FK | 1 250 |
| 27. Arne Swärdh, Västerås FK | 1 200 |
| 28. Rune Ottosson, Karlskoga FK | 1 075 |
| 29. Sune Ohlsson, Västerås FK | 1 050 |
| 30. Göran Lindholm, Örebro FK | 865 |
| 31. Gösta Kleist, Örebro FK | 850 |
| 32. L. J. Söderström, Västerås FK .. | 850 |
| 33. Clas Eklind, Eskilstuna FK | 850 |
| 34. Bertil Ståhl, Halle-Hunnebergs FK | 830 |
| 35. Stig Bohman, Eskilstuna FK | 800 |
| 36. Claes Petzell, Halle-Hunnebergs FK | 775 |
| 37. Roland Johnsson, Eskilstuna FK .. | 650 |

Vi ber få fästa uppmärksamheten på att de resultat som angivits endast är preliminära. Den slutgiltiga kontrollen sker först efter att tävlingen är avslutad. Ligg nu inte för länge på edra resultat, utan rapportera dem per omgående. Tävlingsregler och formulär för rapportering kan rekvideras från KSAK, Segelflygavdelningen, Malmkillnadsgatan 27, Stockholm, dit också rapporterna skall skickas **snarast möjligt**.

Och slutligen: det har väl inte undgått den uppmärksamme läsaren att RST nu fått sin första kvinnliga deltagare, Ann-Mari Edlund från Örebro. Vi hälsar Ann-Mari hjärtligt välkommen och önskar henne och hennes klubb framgång.



FULL FART PÅ ALLEBERG. Segelflygskolans förläggningstugor i »Alleby» har varit sprängfyllda av folk de första veckorna av säsongen, och tillströmningen av elever tycks bli god även i fortsättningen. Ännu finns en del platser lediga i de kommande S- och F-kurserna, medan AB-kurserna är så gott som fullspikade för hela sommaren. Prospektet kan rekvideras antingen direkt från Segelflygskolan Alleberg, Box 40, Falköping, eller från KSAK, Malmkillnadsgatan 27, Stockholm. Två modellflyginstruktörskurser med vardera 20 elever har hållits på Berget under försommaren med Bengt Haraldsson som ledare. Bilden visar skolans tvåsitsiga Kranich SE-SAY under inflygning från norr på Allebergs nord-sydbana.

SEGELFLYG-SM STARTAR 3 JULI

Det internationella intresset för segelflyg-tävlingarna i utställningsstaden Örebro har varit mycket stort, men tyvärr tycks valutaspärrar och andra krångligheter sätta stopp för något större utländskt deltagande. Såväl finnar som schweizare, engelsmän och amerikanare vill komma men har svårigheter att få över materielen. När detta skrivs är det ännu inte klart om någon mera än Dansk Svaeflyverunions Peter Mikkelsen kommer såsom utlänning. Telegramtrafiken har emellertid de senaste dygnet varit synnerligen intensiv, och vi får väl se den 3 juli vad som kan komma ut av »förhandlingarna».

Flygvapnet kommer denna gång med inte mindre än 15 deltagare, medan flygklubbar-na till stor del som vanligt till följd av ekonomiska svårigheter får hålla sig på marken. Det blir dock ett synnerligen starkt »fält» som går till kamp om mästerskaps-tecknet, och av de stora namnen saknar man egentligen endast Bengt Olow, som de-finitivt tycks ha lagt tävlingsflygandet på hyllan. Synd. Så här ser startlistan ut just nu.

1. Rune Lundgren, F 1
2. Per Larsson, F 2

3. Per Olof Norrby, Aeroklubben i Göte-borg
4. Lennart Nordin, Örebro FK
5. P. A. Persson, F 5
6. Sven Alm, F 6
7. Klaus-Erik Engzell, F 7
8. L. Hedén, F 8
9. Sten-Åke Olsson, F 9
10. Lars Soneson, F 10
11. Gösta Brink, F 11
12. Fred Nordholm, Västerås FK
13. G. Carlsson, F 13
14. Erik Holm, F 14
15. Alf Hedman, F 15
16. A. G. Hultqvist, F 16
17. Per Lange, F 17
18. Arne Magnusson, F 21
19. Peter Mikkelsen, Dansk Svaeflyer Union

De flesta förarna startar med Weihe. Norrby, Göteborg, Nordin, Örebro, och Mikkelsen, Danmark, ställer upp med Olympia.

Tävlingsledare blir kapten Lennart Bunke, FV, som biträdes av chefsinstruktören för segelflyget Bengt C:son Bergman. Överle-dare blir överste I. af Sillén.

Använd luftens frihet rätt

Friheten att flyga och landa på olika flygfält är f. n. begränsad av bestämmelser såväl inom som utom landet. KSAK har nyligen mottagit dels en skrivelse från flygvapnet, dels en not från utrikesdepartemen-tet, vari anmärkningar och erin-ringar görs beträffande vissa obe-höriga landningar på flygfält som tillhör flygvapnet och främmande makt.

I det första fallet gäller det landningar på Rommehed utan tillstånd. Chefen för flygvapnet har i flygvapenorder nr A 48/46 och Ekof. B nr 10/46, vilka i vederbörlig ordning tillställts flygklubbar-na, reglerat upplåtandet av flygvapnet tillhöriga flygfält för privatflyget och även meddelat de där-med förknippade ekonomiska villkoren.

Dessa bestämmelser måste ovillkorligen efterlevas vid risk av att dessa flygfält el-jest kommer att stängas för privatflygarna. Detta vore ett hårt slag för hela vårt pri-vatflyg.

I det andra fallet gäller det en landning utan tillstånd på flygfältet utanför Lissabon. Först efter svenska beskickningens ingri-pande och efter tidsödande förhandlingar och väntan utverkades de portugisiska myn-digheternas tillstånd för flygplanet att flyga vidare. Det svenska utrikesdepartementet har överlämnat skrivelsen till KSAK för att i framtiden beaktas.

Bestämmelser om förfaringsättet vid flyg-ning till olika europeiska länder har utsänts till samtliga flygklubbar i form av en »Pm rörande tillstånd att företa privatflygningar över och till europeiska länder.» Av denna

PM, som även publicerats i KSAK-Nytt (tidskriften FLYG nr 12/47) framgår att för Portugal tillstånd för privatflygning i regel inte kan erhållas annat än för humani-tära eller viktiga kommersiella ändamål samt att sådant tillstånd måste sökas på diplomatisk väg.

Det kan inte hjälpas att man i vissa fall måste efterlysa en betydligt strängare själv-disciplin på våra privatflygare. Åsidosättan-det av gällande bestämmelser skadar hela flyget. Svenskt flyg har gott rykte, det vore illa om det äventyrades av ett fåtal in-disciplinära privatflygare.

SENSATION I ÖREBRO

Demonstrationshopp med Pioneer-skärm

Den flyguppvisning söndagen den 13 juli som kommer att avsluta se-gelflyg-SM i Örebro blir en helt ci-vil tillställning men med ett ordent-ligt späckat program. Det verkliga slagnumret blir ett fallskärms-hopp, som kommer att utföras med en Pioneer-skärm såsom ett demonstra-tionshopp. Det blir antingen Pioneer Parachute Co:s provhoppare mr MacMillian från USA eller dennes ersättare, som kommer att göra hop-pet, och man kan vara övertygad om att det blir ett publiknummer av rang.

Finfin byggledarkurs

Årets byggledarkurs på Älleberg 11-31 maj får vackert betyg av kursledaren Ru-dolf Abelin, som i sin rapport bl. a. fram-håller: »Elevmaterialet i kursen har genom-gående varit mycket gott och standarden synes ha varit jämnare än vid tidigare kur-ser. I samråd med chefsinstruktören för se-gelflyget och luftfartsingenjör Åke Gävert lades kursen denna gång om på så sätt att huvudvikten lades vid underhållstjänsten på flygplan. Genom tillgången till svenska ritningar till SG-38 kunde den förut mycket tidsödande ritningsläsningen och läsningen av styckelistor nu reduceras till att om-fatta endast en timme. Vid kursen provades även en ny förhörsmetod enligt amerikanskt mönster. Eleverna fick här ett antal val-frågor, där de endast hade att markera de rätta svaren. På detta sätt eliminerades det handicap som elever med lägre skolunder-byggnad annars skulle ha haft. Parallellt med denna »testning» gavs emellertid också andra frågor, till vilka eleverna själva fick skriva svaren; detta huvudsakligen med tanke på betydelsen av att byggledarna kan uttrycka sig tydligt i bygge- och repara-tionsrapporter etc. Eleverna fick en byggtid av cirka 100 timmar och 40 timmars prak-tisk-teoretisk undervisning.

Modellflygforskning planeras på KTH

Det enda större forskningsarbete som hit-tills utförts över de låga hastigheternas aerodynamik gjordes för flera år sedan av tysken Schmitz, vars rapport blivit en po-pulär lektyr för modellflygare över hela världen.

Många har planerat att bygga vidare på de Schmitzka experimenten, men dessa plan-er har hittills strandat bl. a. beroende på bristen på lämpliga vindtunnlar, som ger turbulensfri strömning även vid låga hastig-heter.

Nu har emellertid teknologen Bertil Dill-ner som går sitt sista år på Kungl. Tek-niska Högskolan, en sådan vindtunnel till sitt förfogande, och han planerar att som examensarbete göra en serie undersökningar, där han särskilt kommer att ägna de empi-riska konstruktionsprinciperna ett veten-skapligt studium.

FAI-konferens i Stockholm

Engelsmannen A. F. Houlberg, president i CMRA (det vill säga den internationella modellflygkommissionen) hälsade den 2 juni medlemmarna i kommissionen välkomna till det sammanträde som ordnats i Stockholm av KSAK. I konferensen deltog jämte pre-sidenten holländaren J. van Hattum (vice president och sekreterare), schweizaren A. Degen, dansken P. Weishaupt och svensken G. H. Dérantz.

Kommissionen behandlade de vid London-konferensen förberedda ändringarna av de internationella rekord- och tävlingsreglerna för modellflyget.

I samband med konferensen hade ledamö-terna inbjudits till SIMIS på Bromma och till en elitävling, som på kvällen den 2 juni anordnades på Skarpnäck av den svenska modellflygkommitténs arbetsutskott.

Regelfrågan kommer att slutbehandlas vid den ordinarie FAI-konferensen i Genève i september.

Göteborg

GYNNA och
REKOMMENDERA

Arnolds Conditori

DROTTNINGGAT. 29 Tel. 17 63 62

A. HELLQVIST & SON SNICKERI

3 Husarg. 3. Tel. 11 85 45, bost. 14 27 70

GÖTEBORG

BYGGNADSSNICKERIER, KON-
TORS- o. BUTIKSINREDNINGAR
m. m. Kostnadsförslag på begäran.

Shell Bensinstation

Föreståndare N. Persson

Ullevi vid Stampbron

Tel. 16 51 43

GÖTEBORG

Rekommenderas

Halmstad

Gummifabriken American

Köpmannagatan 29. Tel. 1795 Halmstad.

Utför alla slags reparationer av däck,
slangar m. m.

Ombesörjer regummering samt
licenser å nya däck. Försäljning.

LINNÉAS

BLOMSTERHANDEL

Fogdegatan 5. Tel. 4655. Halmstad

Årstidens Blommor. Smakfulla

Binderier. Frukt — Grönsaker.

Linneas Finbageri

ABEL ANDERSSON

Vapnövägen 10 - HALMSTAD

Telefon 32 65

REKOMMENDERAS

Kalmar

Stadsparkens Restaurant

KALMAR

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

Konditoriservering

Tel. 85

Musik

Malmö

FLORINS

JÄRN-, VERKTYGS- OCH
BOSÄTTNINGSAFFÄR

Södergatan 7

MALMÖ

Tel. Linjeväljare: 207 66, 179 44, 158 55
Bostaden 524 88

Rekommenderas

Norrköping

GUMMICENTRALEN

Sthlmsvägen 22-26. Tel. 268 30, bost. 300 29

REKOMMENDERAS

för noggrant utförande av alla slags

REPARATIONER

RITZ HÔTEL

NORR KÖPING

Stadens modernaste hotell

Enkelrum Kr. 5-8

Dubbelrum Kr. 10-12

Radio i alla rum. Luftskyddsrum. Garage.

Restaurant. Betjäningssavgift.

Nytt — Modernt — Trivsamt — Billigt

Tel. Namnanrop: Hôtel Ritz

Stockholms närhet

Gideon Gustavsson

Emballagefabrik, Handen

Tel. 122, 349

Sedan flera år lev. till

Arméförvaltningen.

Uppsala

Cykelställ

torkställningar, staket, grindar och

balkonghängare - Billiga priser

M. GUSTAVSSONS SMIDESVERKSTAD

Tel. verkst. 408 89

Tel. bost. 372 70

Thepins Konditori

Svartbäcksgatan 68 - Uppsala - Tel. 344 33

REKOMMENDERAS

Utför alla slags beställningar som tillhör
ett förstklassigt konditori

Fullständig Konditoriservering

Under sommaren stor terrassservering

Ängelholm

BERGGRENS

Guldsmedsaffär

Storgatan 27 B

Ängelholm

Tel. 5 29

Hembygdsparkens Servering

Tel. 2 63 - Ängelholm

Rekommenderas

AUTOMOBILFIRMA

MOTORINDUSTRI

A. Agerström

REBBELBERGA - ÄNGELHOLM

Telefon 3 20

Utför alla slags reparationer
av automobiler och traktorer
Reservdelar till de flesta märken!

Ni finner alltid största sortering i våra
4 specialavdelningar för

SPECERIER

HUSGERÄD

GLAS & PORSLIN

JÄRNAVDELNING

Nilsson & Christiansson

Tel. 38, 5 80

ÄNGELHOLM

Nisses konditori

Höjavägen

har allt Ni behöver i bakverk

★

553 ÄNGELHOLM 14 49

Annonsera i FLYG

NYA FRUKT- & BLOMSTERHANDELN

Storgatan 64 - Tel. 445

Inneh.: fröken G. Nilsson

ÄNGELHOLM

Stor sortering av Årstidens Blommor.
Medlem av Blomsterförmedlingen.

CYKELFABRIKEN STANDARD

Storg. 90 ÄNGELHOLM. Tel. 153 o. 1657

Restaurang Thorslund

Populär Dansrestaurang

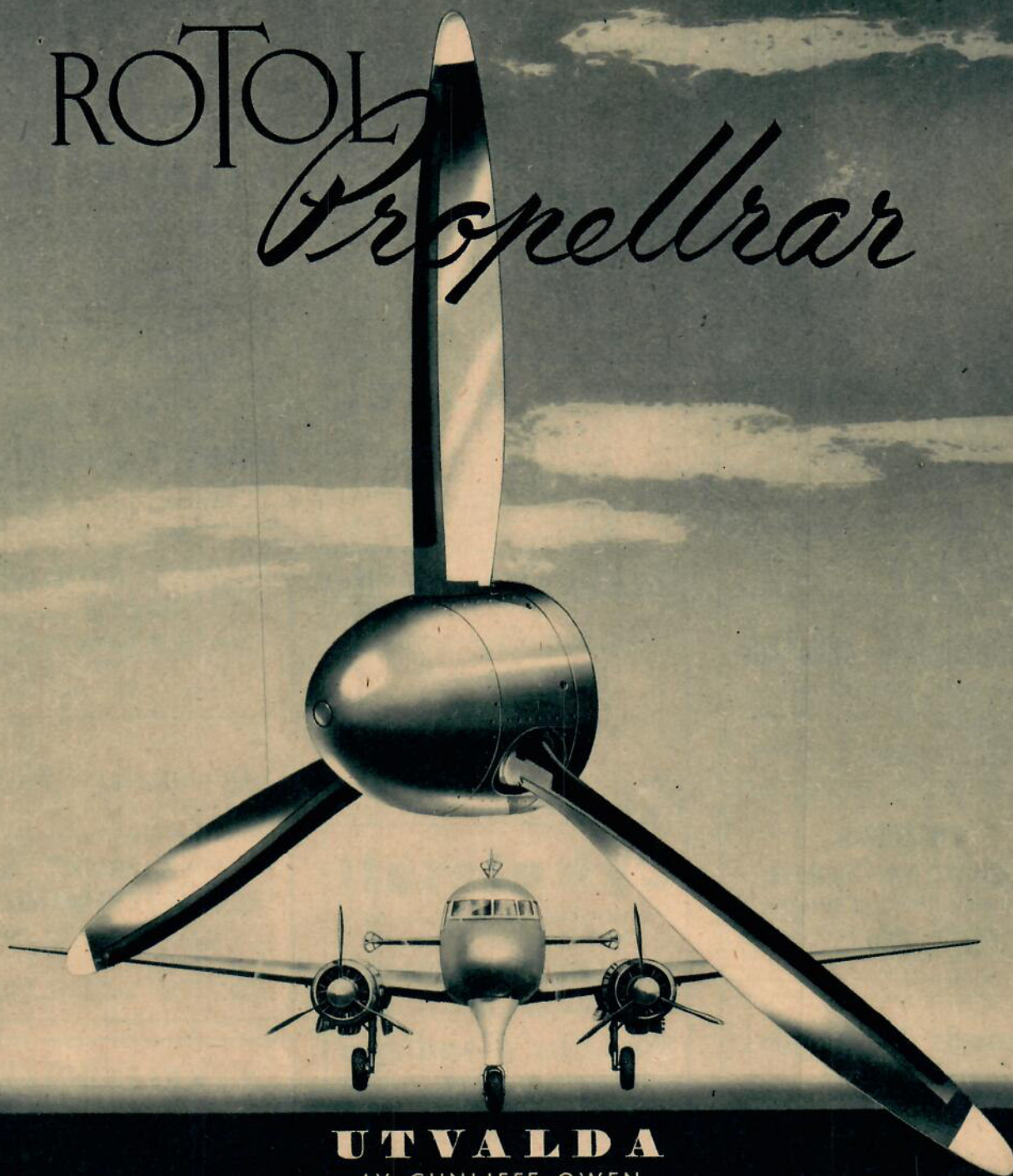
med

förstklassiga orkestrar

PRENUMERERA PÅ **FLYG** NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

FLYG 14/47

ROTOL *Propellrar*



UTVALDA

AV CUNLIFFE OWEN

FÖR

ALVIS LEONIDES-MOTORERNA PÅ DERAS NYA TRAFIKFLYGPLAN

CONCORDIA

ROTOL LIMITED • GLOUCESTER

Moderbolag: ROLLS ROYCE LTD. • BRISTOL AEROPLANE CO. LTD.

Representant i Sverige: A.-B. AEROBEHÖR, KUNGSGATAN 27, STOCKHOLM C