

Flyg



FLYGANDE ÖGAT
kan man kalla Northrops
nya fotospaningsplan F-15
Reporter, som har sju ka-
meror i nosen men ingen
beväpning. USA:s armé-
flyg har beställt 175 plan.

Nr 15
1947

SM I SEGELFLYG

45 öre
i Norge 60 öre
i Danmark 85 öre

Ny racker samlarserie: Berömda flygplan



BUSSTURER till Södern

Fascinerande rundturer till

ITALIEN

Avresa den 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

I NORDISK RESEBUREAU

Postfack 7020, Stockholm

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

Böcker:

OCEANERNAS ERÖVRING

från luften betecknar flygets slutgiltiga seger och inledningen till ett nytt skede i samfärdselns historia. Erövringen gick fort och utfördes mellan de båda världskrigen.

En schweizisk författare, Arthur Flury, har med rätta ansett att minnet av de oförskrädda pionjärer som bidragit till denna betydelsefulla erövring bör hugfästas, och i detta syfte har han på eget förlag utgivit en trespråkig Statistisk der Ozeanflüge.

Den originella bokens innehåll är helt och hållet i tabellform, bortsett från förordet. Tabellerna upptar alla försök till och genomförda oceanflygningar t. o. m. 1939 utom de amerikanska flygbolagens och Zeppelinarnas. Den första tabellen omfattar de 78 mer eller mindre genomförda flygningarna över Nordatlanten i öst-västlig riktning, närmast följt av en tabell över de 105 flygningarna över samma hav i motsatt riktning. Därefter kommer Sydatlanten i samma riktning med resp. 55 och 9 flygningar. De båda sista tabellerna omfattar Stilla havet, och upptar 26 flygningar i öst-västlig och 17 i motsatt riktning. Formatet på varje tabell motsvarar 12 kvartsidor.

Statistiken omfattar snart sagt varje känd detalj om flygningarna och är uppgjord under medverkan av vederbörliga länders olika flygsammanslutningar, varför man kan förut-sätta uppgifternas vederhäftighet. Att vår svenska atlantflygare Björkvalls namn stavas Bjoerkval inverkar icke på tillförlitligheten.

Boken kan beställas hos utgivaren, adress Sennweg 5, Bern, Schweiz, och kostar inkl. porto 6:60 schw.-franc. motsvarande ungefär 5:50 i svenska kronor. Vi delar utgivarens åsikt, att boken bör ägas av varje tidsnings-redaktion och flyghistoriskt intresserad.

W. Kleen.

Short NIMBUS



erbjuder Er OÖVERTRÄFFAD
komfort—kontroll—sikt

Nimbus är konstruerad av Short-fabrikens berömda stab av flygtekniker. Det är ett lågvingat, tvåsitsig segelflygplan med uppseendeväckande okonventionell utformning. Dess ovanliga men samtidigt vackra linjer kommer säkert att slå an på varje segelflygentusiast.

Den rymliga kabinen ger både lärare och elev en utomordentligt god sikt åt alla håll.

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

SEGELFLYGPLANET SHORT »NIMBUS»

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

Short NIMBUS

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

AGATONS spalt



FOCKE-WULF FW 56 "STÖSSER" (1935)

Ensidigt övnings-jaktplan

Tillverkare: Focke-Wulf Flugzeugbau A.-G., Bremen, Tyskland.

För att kunna utbilda piloter till det planerade »Luftwaffe» utan att allt för öppet trampa sina forna besegrare och dåvarande »kontrollanter» på tårna beslöt Göring att första steget skulle bli ett »skenflygvapen», ett idylliskt och ofarligt sådant, som kontrollanterna kunde stirra sig blinda på medan det riktiga flygvapnet byggdes upp i lugn och ro. Små lätta »hemortsjaktplan», rena övningsplan med högst två finkalibriga kulsprutor, konstruerades och det effektivaste bland dem var Fw 56:an.

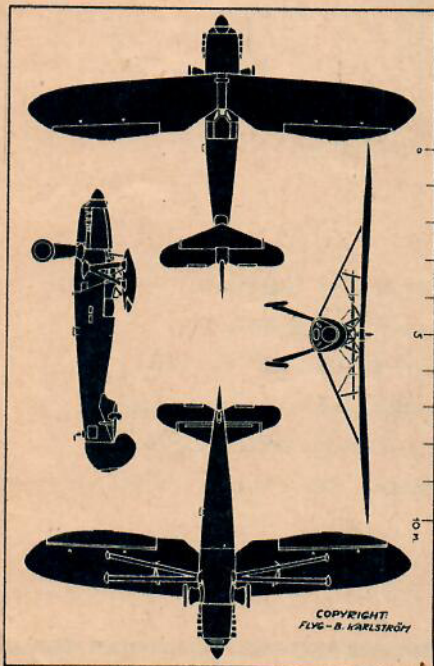
Den tyske konstflygaren Gerd Achgelis har under sina världsomspännande turnéer före kriget bidragit till att göra typen känd, och hans nervkittlande uppvisningar har även beaktats här i Sverige.

Planet hade flygkropp i stålörskonstruktion med dukklädsel. Vingarna var ävenledes av metall och klädda med fanér och duk. Motorn var en 240 hk:s Argus As 10C, 8-cyl. inverterad radmotor.

Planet var mycket robust och dess flygenskaper synnerligen förnämliga.

DATA:

Spännvidd 10,5 m.
Längd 7,42 m.
Vingyta 14 kvm².
Flygvikt 985 kg.
Maxhastighet 268 km/t.
Marschhastighet 245 km/t.
Stighastighet 8,4 m/sek.
Flygsträcka 370 km.
Tophöjd 6 200 m.
Beväpning 2 st. 7,9 mm ksp.



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) Har finsk medborgare rätt att besöka civil flygskola för att erhålla motorflygcertifikat A:2? 2) Vilken är minimiåldern för motorflygcertifikat? 3) Vad är Piper Cubs (Ahrenbergseubens) data och prestanda?

Svar: 1) Något hinder för utländsk medborgare att i Sverige erhålla motorflygcertifikat föreligger inte. 2) 18 år. 3) Data och prestanda för Piper J 3C-65 Cub Special (Se klippbilden i FLG nr 13/47) är identiska med de som gäller för Ahrenbergseubarna (f. d. militära Piper L-4).

Fråga: 1. Kan en flicka bli pilot inom flygvapnet? 2. Om inte, vad har hon då för chanser som pilot? 3. Finns det några andra plan än Bücker Bestmann (Sk 25) vid Rikssten?

Svar: 1. Tyvärr är detta omöjligt. 2. Via det vanliga A:2-certifikatet för privatflygare kan en flicka emellertid erhålla B-certifikat som berättigar till förande av flygplan i förvärs-syfte, dock inte i reguljär trafik. I Sverige finns flera kvinnor med B-certifikat. 3. Utöver Sk 25 disponerar F 18 (Kgl Södertörns flygflottilj) för närvarande även över ett antal jaktplan av typ J 22 samt något enstaka övningsplan av typ Sk 14.

Fråga: 1. Vilka flygplantyper används vid F 11 och F 21? 2. Finns det fortfarande kvar några plan av typen B 16 (Caproni Ca 313)? 3. Tillverkas fortfarande B 17, B 18 och J 22?

Svar: 1. F 11 i Nyköping använder huvudsakligen fjärrspaningsplan av typ S 18A. F 21 är inte tilldelad någon särskild flygplantyp utan har endast till uppgift att vara en basorganisation för de flygstyrkor som vid vissa tillfällen har övningar i norra Sverige. 2. B 16 är definitivt tagen ur tjänst men existerar säkerligen fortfarande i något enstaka exemplar. 3. Av de uppräknade typerna är endast en förbättrad upplaga av B 18B under serietillverkning.

Fråga: 1. Är flygplanet SE-AKX registrerat i år? 2. Kan FLYG ge mig data och prestanda för S 14? 3. Finns det några svenskkonstruerade skolflygplan eller segelflygplan?

Svar: 1. SE-AKX är en Waco YKS-7 som inregistrerats 1941. 2. S 14 (Fiesler Fi 156) har följande data och prestanda: spännvidd 14,25 m, längd 9,9 m, höjd 3,05 m, vingyta 26 m², tomvikt 935 kg, flygvikt 1 320 kg, toppfart 178 km/t, marschfart 150 km/t, landningsfart 50 km/t, stighastighet vid marken 288 m/min, flygsträcka 380 km, tophöjd 3 950 m, startsträcka (vindstilla) 65 m och landningssträcka (vindstilla, med bromsar) 25 m. 3. Med undantag av Safrir (Saab-91) som egentligen är avsedd som reseflygplan men som även är användbar för skolflygning samt SAA:s i endast ett exemplar tillverkade ensitsare BHT-1, har något speciellt skolflygplan inte konstruerats i Sverige under de senare åren. Däremot finns det två typer av svenskkonstruerade segelflygplan, övningssegelflygplanet »Babyfalken» och konstsegelflygplanet Fi-1. Endast Babyfalken är under produktion.

Fråga: 1. Hur många skolflygplan av typen Sk 25 har tillverkats av AB Hägglund & Söner? 2. Serietillverkas J 21 ännu och vilka flottiljer har tilldelats typen. 3. Pågår serietillverkningen av J 22 fortfarande? 4. Skulle man inte kunna uppnå avsevärt högre prestanda för B 17 och J 22 om man i dessa plan installerade samma motor som B 18B har?

Svar: 1. Enligt uppgift lär det ha rört sig om 125 plan. 2. J 21A serietillverkas fortfarande och har hittills tilldelats följande jaktflottiljer: F 9 i Göteborg, F 12 i Kalmar, F 15 i Söderhamn och F 18 i Tullinge. 3. J 22-produktionen är sedan länge avslutad. 4. Alldeles säkert skulle man med den starkare Mercedes-Benz-motorn erhålla betydligt förbättrade prestanda, men om flygplanens egenskaper i övrigt skulle kunna bibehållas är svårt att säga. I varje fall existerar inga planer i den riktningen, särskilt som man slutat serietillverka båda de omtalade typerna.



hedrar
för
värdefullt
stöd

Skeppsredare H. Johnson, Höganäs.

Flygförare

med militär utbildning och mekaniker-certifikat önskar anställning. Svar till »Framåtanda», d. t. red.

SVENSK FALLSKÄRMS-TJÄNST

Linköping, Telefon 221 24

Specialfirma för fallskärmar

Anlita vår års-service!



Flyg-
försäkringen
ordnas i



FÖRSÄKRINGS A.-B.
FYLGIA
STOCKHOLM 7.

Innan Ni köper flygplan se vår

STINSON VOYAGER 150



Årets nya Stinson är ett 4-sitsigt all-round flygplan med en nyttig last av 480 kg, 150 hkr 6-cyl motor, marschfart 200 km/tim, Startsträcka med full last (1010 kg flygvikt) 186 m, stighastighet 195 m/min, räckvidd över 800 km, ut-rullningssträcka efter landning 87 m. Klaffar för snabbare starter och kortare landningssträckor, inbyggda slots för stor manöverbar-

het vid låga hastigheter. Kraftigt landningsställ med lång fjädring och hydrauliska stötdämpare ger mjuka och studsria landningar. Radiohögtalare i ljudisolerad dragfri kabin gör hörtelefon onödig vid markförbindelse.

Stinson Voyager har väckt den största entusiasm såväl i Sverige som i övriga världen. Stinson Voyager representerar en helt ny

standard och ger begreppet »privatflygning» ny karaktär.

Sveriges främsta militära och civila experter ha gett flygplanet över-svallande lovord och vitsorda dess extremt »säkra» och harmoniska flygegenskaper samt dess använd-barhet som skolflygplan.

Under år 1946 byggde Stinson-fabriken flera 4-sitsiga lätta flyg-plan än alla andra amerikanska flygplanfabriker tillsammans.

Vidare upplysningar erhållas genom generalagenten

AB NORDISK AEROTJÄNST



749 A



»...Det där, det är en Bristol Wayfarer
— kommer och går med bussliknande re-
gularitet ... det här är bara en av alla
de tusen dagliga flygresor som man aldrig
hör talas om — helt enkelt därför att
det aldrig händer någonting ovanligt...»

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED • ENGLAND

Representant i Sverige: Mr. A. Reichel, Synålsvägen 14, Riksby, Stockholm

LÄSEKRETSEN HAR ORDET!

Under rubriken »Läsekretsen har ordet!» kommer FLYG i fortsättningen att ge plats åt debattinlägg som kan intressera en större publik. Välkomna med bidrag, men skriv kort! Asikterna står givetvis för insändarens egen räkning.

John Montgomery, saga eller verklighet?

Så där, ja! Nu skall det bli revision av den tidigare flyghistorien igen. Senast hände det på 1920-talet, när fransmännen gjorde krampaktiga försök att övertyga världen om att Clement Aders fullständigt ostyrbare maskinflädermus verkligen hade flugit ett stycke i slutet av förra seklet. Nå, det gick nu inte, och la Gloire har ju strängt taget ej förlorat någon ting på den saken.

Och nu kommer den amerikanska filmen — som bekant ett sanningsvittne av nära nog helgonlik klass — med världens absolut första flygare! Visserligen bara glidflygare men ändå nyttigt till att beröva Otto Lillenthal »urplonjärens» hedersplats. Man läser Torsten Flodéns referat av den amerikanska filmsagan med stort intresse (FLYG nr 11/47) och konstaterar, att den avgjort på ett glänsande sätt fyller ett tomrum ungefär mitt emellan 1 april och rötmanaden. Men man kan förstås tycka att det är ganska smaklöst av amerikanerna att bara för att få en god förhandsreklam för en film försöka slå i okunniga medmänniskor en sådan där skepparhistoria. Man får hålla Flodén räkning för, att han i sitt referat här och där sätter in »det påstås», ty en blodigare drift med flygets historia än denna amerikanska humbug lär man nog få leta efter.

Det finns några uppgifter i denna münch-hausiad, som är så obetalbara, att det vore synd att utan vidare låta dem försvinna i glömskans djup. År 1883 fraktar man i hemlighet ut i den ensliga vildmarken ej mindre ett stort glidflygplan än även en ballong, tillräckligt stor för att bära plan och förare, och det gasverk med ingredienser, som behövs för att fylla sagda ballong. Så får ballongen kanka upp förare och plan 200 meter. Där kastar föraren loss från blåsen och lyckas från praktiskt taget hastigheten noll gentemot luften »med hjälp av luftströmmarna» hålla sig svävande »under några minuter» och landa välbehållen några hundra meter från startplatsen. Märk väl, att detta hände på en tid, när ingen hade en aning om aerodynamikens lagar, och utfördes av en man, som aldrig flugit! Det skall faktiskt vara ett amerikanskt filmbolag, som skall ha mod att försöka slå i någon vettig människa ett sådant härresande nonsens!

Medhjälparen Dan Mahoneys prestation år 1905 är inte heller dålig! Han sitter sig i Montgomerys glidplan, låter en ballong lyfta upp den till 1200 meter, gör loss »och kretsar under 22 minuter beundrad av en ofantlig folkmängd över universitetsstaden», innan han gör en lyckad landing. Även denna flygning startas med relativhastigheten noll gentemot luften, och sjunkhastigheten blir ändå i medeltal ej större än 0,9 m/sek. Man måste ju också medge, att det är styvt av en man som aldrig stutit i ett plan i luften, att efter losskastningen på planet ur dykning eller spinn och under sådan kontroll att han kan »kretsas omkring» i 20 runda minuter. Förmodligen hade han tagit en korrespondenskurs eller grundligt studerat den litteratur, som inte fanns! Det är ju helt naturligt och lätt att förstå — när man tänker på de amerikanska tidningarnas absoluta likgiltighet för alla händelser av nyhetsvärde, än — att denna av en ofantlig folkmängd beskådade flygbragd aldrig fått någon publicitet. Och man förstår ju, att den i artikeln nämnde flygfotografen Henry King endast med svårighet lyckats påminna sig, att han som pojke stod och tittade på underverket. Man kan faktiskt inte komma ihåg allting!

Det finns mera att säga om den här historien — t ex beträffande planens överraskande moderna konstruktionsdetaljer — men det kan ju vara onödigt i pappersbristens tid. Bara en sak! Sakerligen sitter nu Barnum i sin himmel och småmyster: — Sannerligen

tror jag inte, att pojkarna har lärt sig litet av mej i alla fall!

Jag håller en femma av det furstligt tillmätta honoräret på, att herr flygaren, biträdande docenten John C. Montgomery över huvud taget aldrig har existerat! Fram till bevis! Men det skall inte vara amerikanska av vilka cirka sex går på ett svenskt.

G. V. Nordenswan

Flodén svarar:

FLYG måste tyvärr med uppriktigaste deltagande konstatera, att den ack, så flyghistoriskt orienterade insändaren gjort sig fem kronor fattigare genom sin djärva och »generösa» vadhållning. Ty helt visst har herr flygaren och biträdande docenten John C. Montgomery existerat. För säkerhets skull publicerar vi även ett samtida foto av världens första glidflygare och även om uttrycket »kameran ljuger aldrig» är en sanning med modifikation, så torde denna bilds au-



Ett autentiskt fotografi av John C. Montgomery.

tenticitet näppeligen kunna ifrågasättas helst som den varit publicerad i den ytterst vederhäftiga amerikanska flygtidskriften FLYING (septembernumret 1946) tillsammans med en del andra fotografier av Montgomery och hans experiment.

Även en del andra amerikanska flygtidningar, som knappast kunna beskyllas för att vara »köpta av Hollywood» — bl a SKYWAYS — har sysselsatt sig med Montgomerys liv och experiment, och det anses nu vara oomstritt att han verkligen redan 1883 gjorde sin första flygning över Otay Mesa liksom att han var världens första flygplanskonstruktör, som uppnådde praktiska resultat i luften. Hans namn omnämnes även med stor respekt i den allra tidigaste flyglitteraturen. I »Progress in Flying Machines», som utkom 1894 beskriver Octave Chanute hans pionjärflygning nio år tidigare och 1909 kom det till en hetsig diskussion, hurvida Montgomery eller Otto Lillenthal skulle anses som världens första flygare. I denna diskussion blandade sig även kurlöst nog kejsarliga österrikiska regeringen, som också efter fleråriga undersökningar kom till resultatet att Montgomery skulle placeras före Lillenthal som urplonjär.

I sin bok »Men and Wings» berör flyghistorikern Assen Jordanoff även konflikten Montgomery—Lillenthal. Medan den blygsamme Montgomery omgav sina första försök med den största sekretess, så skedde ju Lillenthals första uppstigningar inför en stor publik och fick därför en omedelbar publicitet, påpekar Jordanoff samtidigt som han fastslår att det är Montgomery och inte Lillenthal som skall bära hederstiteln »Glidflygningens fader».

Och var har den ärade insändaren fått uppgiften om, att Dan Mahoneys prestation ovanför Santa Clara icke skulle ha ägnats någon publicitet ifrån? Det kanske inte särskilt underströks i artikeln, men var så säker på att han fick det. The San Francisco Bulletin skrev till och med att det var »the most marvellous flight through the air performed by man». Och var står det att flygfotografen Henry King, som åsäg evenemanget »endast med svårighet lyckades påminna sig, att han som pojke stod och tittade på underverket»? Dålig innanläsning.

Slutligen kan påpekas att den förnämliga amerikanska sammanslutningen »National Aeronautical Association» 1926 posthumt utnämnde Montgomery till hedersledamot. En mycket sällsynt utmärkelse, som dock knappast skulle ha ägnats en flygpionjär, som aldrig existerat.

Torsten Flodén.

Den første svenske flygaren?

I FLYG nr 11 fanns införd en artikel »Han flög först» och den gav mig en påminnelse om en i svensk flyghistoria fullständigt okänd pionjär.

1937, då jag låg som aspirant nere i Ljungbyhed, träffade jag en skräddarmästare i Klippan vid namn Friberg. Utom en massa historier om flygarlivet i Ljungbyhed ända från Asks dagar berättade han följande.

Omkring sekelskiftet praktiserade han tillsammans med två skräddare från Landskrona i London. Den ene av dessa — hans namn har jag tyvärr glömt — var mycket flygintresserad och experimenterade med olika flygplansmodeller. Han byggde slutligen en pedaldriven apparat uppe på en stor magasinsvind. Om den var av ornitopter-, helikopter- eller aeroplantyp fick jag ingen uppgift. Med denna apparat lyckades han faktiskt lyfta från vindsgolvet. Proven uppe på vinden utföll så bra att han beslöt göra en uppvisning på en hed utanför staden. Till denna uppvisning inbjöd han representanter för engelska myndigheter och den stolta flygaren hade för det celebra tillfället sytt sig en egen fantasuniform.

Starten skedde från en kulle inför åtskilliga åskådare — däribland Friberg — och »flygerlapparaten» lyckades komma upp på ganska hög höjd innan den störtade. Höjden var tillräcklig för att föraren skulle dödas vid nedslaget. Den troligen första svenska flygningen — även om den skedde i England — fick således ett tragiskt slut. Tilldragelsen skulle ha ägt rum 1901 eller 1902, och enligt Friberg skrevs det en del notiser i Londontidningarna om densamma.

Jag har vid flera tillfällen tänkt forska närmare i saken, men har tyvärr aldrig haft tillfälle därtil. Det kunde ju vara ganska intressant att få uppgifterna bekräftade och kompletterade — vår tidigaste svenska flyghistoria är ju ej så omfattande, och visade sig uppgifterna riktiga, vilket jag tror, så vore denne okände landskronaskräddare den første svenske flygaren och världens første »inomhusflygare».

P. Brohäll

KLART

för avgång och

KLART

med

FLYGFÖRSÄKRINGARNA

i

GOTHIA

anslutet till

Städernas Försäkringsbolag

Bekväm Resa i Övertryckskabin

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



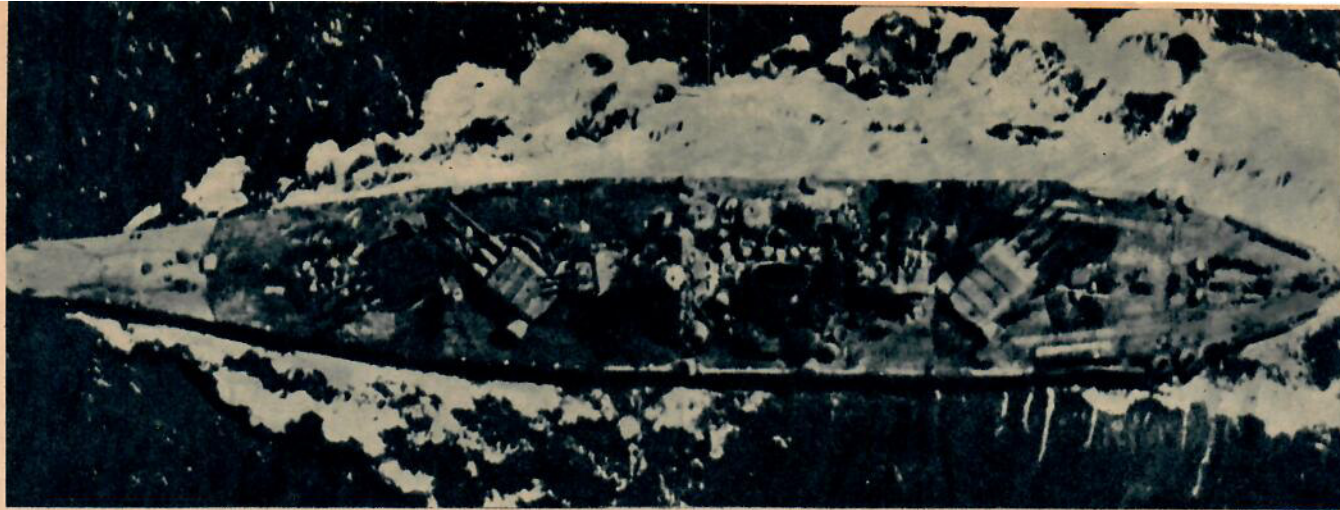
ett superplan från



AVRO TUDOR II

Fyra Rolls-Royce Merlin Motorer

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



W. Kleen:

Sorgespel på havet

Bilden ovan av det japanska slagskeppet av Yamato-klassen är tyvärr otydlig. Men det är inte tidskriftens fel. De båda fartygen av denna klass, världens genom tiderna största krigsfartyg, hann nämligen aldrig posera framför kameran på övligt sätt utan måste nöja sig med att bli fotograferade av de amerikanska flygplan som sänkte dem.

Historien är lika lärorik som tragisk.

De sjömakter som är strandägare vid Stilla Havet överenskom 1930 att begränsa flottrustningarna, varvid bl a bestämdes att man icke finge bygga slagskepp på över 35 000 ton med kanoner över 40,6 cm kaliber. Japanerna hade naturligtvis lika liten tanke på att hålla detta fördrag som alla andra, men denna gång uppsade de avtalet och byggde i sin felbedömning av den närmaste framtidens krig och i största hemlighet två jätteslagskepp på 72 809 ton, vardera med nio 45,7 cm kanoner med 42 600 m skottvidd och granater vägande 1 450 kg. Intet slagskepp i världen skulle med livet kunna komma från ett möte med någon av dessa överbjässar.

Det är en händelse som ser ut som en tanke att det första av dessa skepp, *Yamato*, färdigställdes en vecka efter överfallet på den amerikanska slagflottan i Pearl Harbor. Det andra, *Musashi*, blev färdigt i augusti 1942.

Dessa vidunder vann aldrig några segrar. *Musashis* jättekanoer lossade icke ens ett enda skott mot något fientligt fartyg, men dess 140 luftvärnskanoner fick dess dödsdag rika tillfällen att kanonera de flygplan som sänke det med en besättning på 2 500 man. Det skedde i Leytebukten den 24 oktober 1944, då de båda syster-skeppen ingick i en pansareskader som skulle angripa de där landstigna amerikanarnas transportfartyg. Fartygsburna yanks-flygplan gick till anfall innan japanerna nått sina mål och satte in tio torpedträffar och ett oräknat antal bomber på *Musashi*, som sjönk.

Yamato lyckades rädda sig efter att ha fått tre verkningslösa bombträffar på sitt pansardäck. Under flykten kanonerade skeppet några mötande hjälphangarfartyg utan att träffa.

Det blev bara en nådefrist för *Yamato*. Glömska av bittra erfarenheter skickade japanerna det överlevande tvillingskeppet mot japanernas brohuvud på Okinawa. Den 7 april 1945 mötte japanen den amerikanska Stilla Havs-flottans fartygsburna flyg, fick fem bomber och tio torpeder i sitt mäktiga skrov och sprang i luften.

De båda av yanksflyget sänkta slagskeppen hade icke gjort någon nytta utan bara förorsakat förluster i människoliv och kapital samt svidande nederlag.

Från *Musashi* och *Yamato* går — åtminstone mina — tankar till våra egna *Tre Kronor* och *Göta Lejon*. De är lätta kryssare, ett fartygsslag som tillkommit för handelskrig och handelsskydd på oceanerna men av oss införts på våra trånga farvatten för att bidra till försvaret av våra kuster. De skall i farans tid operera under långt farligare förhållanden än de båda japanska slagskeppen, som »bara» hade att möta fartygsburet, lätt flyg, medan våra båda kryssare ligger inom räckhåll för på otaliga landflygplatser baserat tungt flyg. Dessutom är de bara en tiondel så stora som de båda japanska jätteskeppen, har mot deras 140 luftvärnskanoner endast 36, mot slagskeppens mäktiga pansarskydd endast ett svagt pansar. Våra kryssare är uppenbart dömda att möta samma öde som de japanska slagskeppen men med kortare nådatid.

Vad skall det under sådana förhållanden tjäna till att ha dessa kryssare i vår krigsmakt? Det vore oändligt mycket mera effektivt att i stället skaffa oss mera flyg, sådant som bl a kan upprepa det marina yanksflygets insatser.

Hur otroligt det än kan låta har jag verkligen träffat folk som på allvar vill göra gällande, att eftersom vi har kryssarna men icke det flyg vi behöver, så — skall vi behålla kryssarna och låta bli att öka flyget!

Hur var det Axel Oxenstierna, som kanske var lika stor statsman som våra nuvarande styresmän, sade om den ringa klokskap varmed världen styres? Tänk om han levat nu!

När jag tecknade
min försäkring i Trafik
betalade jag 294 Kr.

**Nu BETALAR JAG endast
118 Kr.**




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

Vår vinst — Er vinst

**FÖRSÄKRINGSBOLAGET
TRAFIK**

Specialbolag för trafikrisker
Kungsgatan 9, STOCKHOLM. Tel. 23 21 20

SM SLUTADE MED EN

— Från vår utsände medarbetare Sven Salenius —

Önskefinal i Örebro: världsrekord av Per Axel Persson

Arne Magnusson miste mästerskapet i elfte timmen

Storfavoriten Gösta Brink blev fyra

Svåraste SM-tävlingarna hittills

SM i segelflyg har år för år alltmera blivit en rent militär affär och vid Örebro-tävlingarna, de femte mästerskapstävlingarna i rad, var Flygvapnets överlägsenhet både vad deltagarantalet och prestationerna beträffar större än någonsin. Flottiljerna runt om i landet hade skickat i elden eliten av sina segelflyginstruktörer med lika vältrimmade lag och man behövde inte ett ögonblick tveka i vilken ända av prislistan de få civila förarna mest skulle figurera. Visserligen skall man inte i en tävling som SM göra någon skillnad mellan militära och civila deltagare, lika litet som man kan göra det i fråga om andra sportgrenar, men nog är det ganska nedslående att konstatera att endast tre flygklubbar i hela landet var representerade. Även om militärflygarna med sin betydligt gedignare utbildning och större erfarenhet har helt andra resurser än de civilutbildade förarna så får man inte tappa sugen för det — om nu det var orsaken till klubbarnas minimala deltagande i vårt största segelflygevenemang. På årets SM saknade man bl. a. Stockholms Segelflygklubbs naggande goda toppmän, likaså Halle-Hunnebergs segelflygare och flera andra som säkert kunde ha bjudit åtminstone en del flygvapenförare god konkurrens och om inte annat så hade det kunnat bli en spännande tävling klubbarna emellan. Som det nu var hade de tre »civilisterna» inte mycket att kämpa för, man flög mest bara på vinst och förlust och den verkliga geisten och kampandan saknades.

För att tala om mera glädjande saker, och sådana fanns det gott om, kan framför allt konstateras att standarden inom den svenska segelflygeln undan för undan förbättrats och de resultat som nåddes i år visar klart och tydligt att vi för närvarande har ett stort koppel skickliga segelflygare som med framgång kan hävda sig i internationell konkurrens. Tävlingsledningen klarade sitt svåra och ansvarsfulla uppdrag smidigt och på de olika expeditionerna arbetades det snabbt och effektivt och hela tävlingsorganisationen fungerade som smord. En alldeles extra eloge bör ges meteorologerna Gösta Håkansson och Gösta Håkansson. Deras prognoser slog aldrig fel och alltid var de till hands när någon ville ha tips om lämpligt startögonblick och andra lika viktiga saker, och de försökte även på alla sätt hjälpa till vid uppläggnings- och flygningarna. Vilket resultat detta samarbete gav hade man sedan under tävlingens gång rikliga tillfällen att konstatera och vitsordet »norra Europas bästa meteorologer» vilket snart höjdes till »Europas bästa» var fullt berättigat.

Tävlingarna började den 3 juli men redan dagen innan var det hetsigt värre på fältet och Örebro levde, trots industriexpon, helt i segelflygets tecken. Transportvagn efter transportvagn rullade genom stan och in på flygfältet där startmanskaper omedelbart satte i gång med en sista översyn och finputsning före det stora slaget medan de flesta förarna tog det mera lugnt på Bista vackra hemvärdsgård där man hade ordnat med inkvarteringen. Men det var inte alla som kom i bilar och transportvagnar. Fjölärsmästaren Gösta Brink är ingen älskare av dylika transportmetoder utan tog i stället flygsläp men fann vädet så bra att han redan vid Katrineholm kopplade och fortsatte på egen hand och landade sedan i stor stil på Örebro flygfält efter

att ha avverkat de återstående åtta milen på 1 timme och 45 min. Sist kom A. G. Hultqvist, F 16, som gjort en dikesvisit med transportvagnen varvid ett stort hål slogs upp i flygkroppen och stjärtpartiet skadades. I ljus och lyktors sken arbetade man febrilt hela natten för att reparera skadorna och på morgonen stod planet på startplatsen, visserligen ganska omplåstrat men i fullt flygvärdigt skick.

Första tävlingsdagen började med att tävlingarnas överledare, överste Ivar af Sillén hälsade deltagarna välkomna och efter ordergivning och ett kort maningstal av tävlingsledaren, kapten Lennart Bunke, kunde spelet börja. Första starten var utsatt till kl. 10,30 men meteorologerna som legat i sedan halv fem på morgonen med utarbetandet av sina väderlekskartor var inget vidare optimistiska beträffande flygvädret under förmiddagen. På himmelen låg stora, flacka cumulusmoln med molnbaser på endast 400 meters höjd, topparna sträckte sig inte högre än 700—800 meter och under molnen fanns ingen bärande termik. Vid middagstiden började det bli något bättre men torrtermiken var fortfarande mycket svag.

Fred Nordholm, Västerås Flygklubb, startade strax efter kl. 12 och var den förste som vågade sig upp för att pröva »föret», och sedan följde det övriga bandet efter undan för undan. Som väntat var det mycket svårt att ta sig upp till molnbasen där de verkliga uppvindarna började och följden blev att de flesta inte kom så långt ifrån Örebro. Bland de första som ramlade ner — och i detta fall kan man verkligen tala om »ramla» — var 19-årige dansken Peter Mikkelsen, Dansk Svaeflyver Union, som svarade för det enda internationella inslaget på tävlingen. Han lyckades inte finna någon termik förrän på knappt 100 meters höjd när han redan skulle gå in för landning. Mikkelsen försökte dock ta chansen, satte sin Olympia i en mycket brant



Arne Magnusson, F 21, har startat och ovan följer man med andlös spänning hans kamp om metrarna i den snåla termiken. Bland gossarna under Weihe-vingen märks Alf Hedman (15), Lars Sonesson (10), och Sven Alm (6). — Nedan t. v. ses tävlingsledaren, kapten Lennart Bunke. — Varje morgon var det uppställning och ordergivning på fältet och här får man »rätt tid». — Meteorologerna Gösta Håkansson (t. v.) och Gösta Werner (i mitten) redogör för dagens flygväder medan förste instruktören för segelflyget, fanjunkare Bengt Bergman, intresserat ser på.



KNALL!

sväng — alltför brant för att planet skulle kunna hänga med i den snåla termiken och förlorade därmed ytterligare höjd. Sedan räckte inte glidtalet till för att nå fältet i motvind och efter en vertikalsväng på låg höjd blev det medvindsländning i ett koloniområde i närheten av flygfältet. Vingen törnade mot ett träd och flygkroppen blev ganska illa ramponerad av den hårda stöten mot marken men föraren kom undan med blotta förskräckelsen. Haveriet kan uteslutande tillskrivas Mikkelsens oerfarenhet — han kände inte till de svenska förhållandena och hade inte ens i Danmark gjort några sträckflygningar att tala om.

Vid halv tretiden hade samtliga förare kommit i väg och på tävlingsexpeditionen började man vänta på landningsmeddelanden. Bland de första som lät höra av sig var Brink. Han hade angivit Arboga som mål men var tvungen att landa vid Kungsåra kyrka, 98,8 km från Örebro. Landningsplatsen låg exakt på den angivna färdlinjen och det blev sålunda inga avdrag på distanspoängen. Höjdvinsten var 2,545 meter vilket gav en hel del välbehövliga extra-poäng.

Sven Alm, F 6, startade bland de sista den dagen och hade angivit Västerås som mål. Han fick genast god termikanslutning och började stiga nästan ovanför fältet. Det bar iväg med en stighastighet av 5—7 m/sek upp till 2 000 meter. Vid Hjälmaren hittade han ett nytt bra moln och steg i detta till 3 200 meter och sedan var det bara att pipa iväg med kurs på målet. På 1 200 meter kom han åter ut ur molnet och upptäckte att han låg precis över Västerås! Efter en stund landade han på F 1 och blev därmed den ende som den dagen fick tillägg på distanspoängen för landning i angivet mål. Alm fick sammanlagt 122,94 poäng och låg knappt en poäng efter Brink som man redan började tippa som segrare. Det var bara en som möjligen kunde hota honom och det var A. G. Hultqvist, som fortfarande låg uppe medan de övriga redan landat för länge sedan utan att ha gjort några särskilda resultat. Timmarna rann och spänningen steg och man började redan bli smått orolig — men från Hultqvist hördes fortfarande inte ett ljud! Så kom det äntligen sent på eftermiddagen ett landningsmeddelande — från Öregrund!

Hultqvist startade kl. 14,18 och kopplade på 700 meter men hade svårt att hitta någon verkligt bärande termik, utan hängde mellan 500—900 meter i nästan 50 minuter. Vid Arboga kom han äntligen i moln-
(Forts. på nästa sida.)



Svenske mästaren, Per Axel Persson, F 5, prövar syrgasutrustningen före sin sista SM-start. Den kom väl till pass under rekordflygningen till nära 9 000 meter.

UTBILDA MINDRE, FLYG MERA!

Segelflyg-SM i ett nötskal

1947 års SM i segelflygning blev en de »stora pojkarnas uppgörelse», där de mindre tävlingsvana förarna just inte hade mycket att säga till om. Resultatet med de fem tippade favoriterna främst i prislistan visar att en svensk segelflygtävling är ett i ordets bästa bemärkelse sportsligt evenemang, där slumpen, turen och allt vad tävlingssegelflygets belackare kunnat hitta på för att söka förringa det sportsliga värdet, inte har någon marknad. De ytterligare justerade reglerna är nu så bra att man knappast kan önska dem bättre — med en liten reservation: höjd-vinstpoängen är kanske fortfarande något för hög i förhållande till distanspoängen, och ytterligare en liten nedskärning skulle (det är en uppfattning som är rent personlig) vara enbart till gagn och fullborda det goda arbete som regelförfattarna presterat med ledning av de gångna årens tävlingserfarenheter.

För andra gången i följd blev Arne Magnusson, F 21, lurad på mästerskapskonfekten sista tävlingsdagen. I år ledde han med 100 poäng före närmaste man. I fjol ledde han med ungefär 70.

Det vore synd att säga att Magnusson inte tog »nederlaget» som en god sportman. Det har varit god sportsmannanda alltid i segelflygtävlingarna, men frågan är om inte Arne Magnusson fredagen den 11 juli 1947 visade maximum av sportmanskap när han utan att tveka en sekund gick med på att stryka den dagen som tävlingsdag sedan endast en förare lyckats ta sig utanför 2-milszonen.

Om Magnusson vid det tillfället bromsat och sagt nej, så hade SM varit avgjort

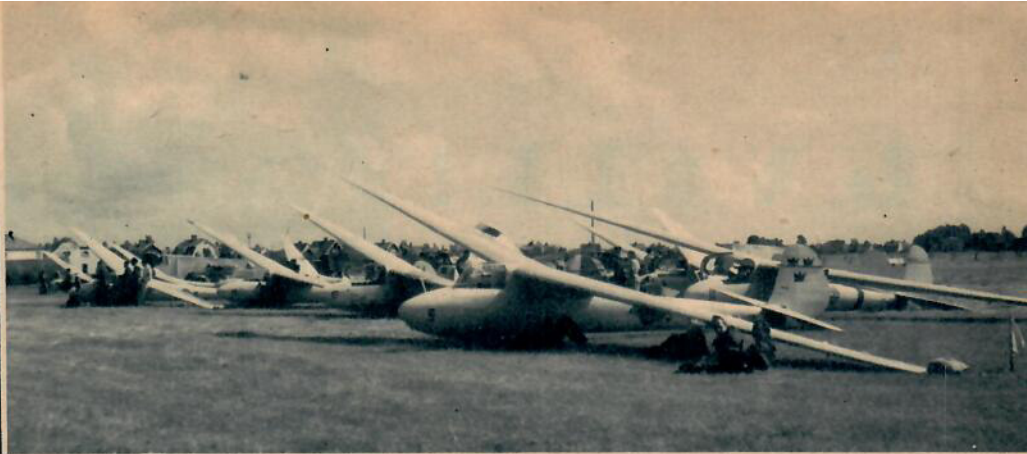
(Forts. på sid. 31.)

På en tävling som SM gäller det att ha flygplanen i verkligt topptrim och här ger Harry Johansson och Johan Jönsson ännu en extra fin »finish» åt »Pelle» Perssons rekord-Wellie. — I mitten: Klaus-Erik Engzell, F 17, har en överläggning med trafikledaren, löjtn. Ake Edfelt, före en tävlingsstart. — T. h.: Arne Magnusson gjorde en av tävlingarnas bästa sträckflygningar genom att mållanda i Gävle och ses här före starten.





Göteborgslaget hade en trevlig och framför allt flygbetonad mascot, en tam kajunge som här får sin frukost serverad av Gunilla Tellerander.



Av de 19 anmälda deltagarna flög samtliga med Weihe utom två som hade Olympla. Här ses en del av tävlingsplanen parkerade vid startplatsen. Närmast kameran »Pelles» Perssons Weihe.



Även F13 hade sin kajunge men den visade dock inte närmelsevis samma vitalitet som göteborgarnas. Det var vampirexpiloten »Sjajton» Carlssons Weihe som här blir ompysslad av Rolf Lannér, Gösta Olsson, Arne Nilsson och Bertil Bengtsson.



En siesta i solen kan vara välbehövlig mellan dusterne i molnen. Det är Lars Sonesson, F10, Per Lange F17 och Alf Hedman, F15, som tagit sig en paus. — Nedan: Fru Alm var ute och hejade på maken och kisar här mot himmelen efter Västgötaflottilljens Weihe som snabbt försvinner i moln.

basen och fortsatte sedan i molnslöjorna (han låg i luftfartsleden och fick enligt tävlingsreglerna inte gå in i moln) med kurs på Uppsala som han angivit som mål. Vid Hallstahammar gick han definitivt in i moln och då blev det också annan fart på stigningen. Med en hastighet av omkring 4,5 m/sek. steg han mellan Hallstahammar och Uppsala till 2500 meter men sedan började det gå nedåt igen och ovanför målet hade han endast 600 meters höjd. Då blev det ett nytt »napp» och Hultqvist tog risken att fortsätta vidare och försöka att med ett verkligt »fantomresultat» nå en ännu bättre poängvinst än den han hade kunnat få om han landat i målet och fått 20 procent tillägg. Det syntes gå bra i början och med 1—1,5 m/sek. stigning kom han så småningom på 1500 meter och passerade sedan havsbandet i moln. När han kom ut låg han en bra bit över Ålands hav och då var det bara att vända och försöka komma över land fortast möjligt. Det blev inte mycket tid över för att välja landningsplats och Hultqvist var tvungen att sätta sin Weihe på första bästa åker. Landningen blev i det hårdaste laget, planet slog runt och därmed var han ur leken. Den flugna distansen var 218,8 km vilket tillsammans med höjdvinsten gav 212,16 poäng — ett resultat som det tog tre dagar för de andra att ta igen.

Efter första tävlingsdagen var alltså ställningen den att Hultqvist låg etta, Brink tvåa och Alm trea och bland de övriga »stjärnorna» kom Per Axel Persson, F5, på fjärde plats och Arne Magnusson, F21, på sjunde. De civila förarna låg redan från första början alldeles »under isen».

Fredagen den 4 juli skakade meteorologerna på huvudet när de tidigt på morgonen fått färdiga sina väderleksprognoser och därför inställdes tävlingarna för den dagen men på lördagen var man i farten igen. Vädret hade dock knappast hunnit bli bättre, snarare tvärtom, men man skulle i alla fall göra ett försök. Tävlingen blev myc-

ket påfrestande, kanske den svåraste dagen under hela SM, och det var endast åtta förare som lyckades ta poäng. Och ingen av dessa landade i angivet mål. Dagens bästa prestation gjordes av Arne Magnusson, som fick 81,96 poäng och klev därmed från sjunde till fjärde plats. Han hade angivit Nyckelmyren som mål men måste landa efter 66,8 km i närheten av Bångbro. Hans höjdvinst var 775 meter. Bland de som startade på förmiddagen var också Sven Alm. Han kom emellertid i väg vid ganska olämplig tidpunkt, ty vinden hade börjat öka och rev sönder termikblåsorna och dessutom kom det regnskurar då och då. Han fick kämpa sig fram i små trånga blåsor vilka vanligen upplöstes över skog och gav ganska liten höjdvinst. Under tiden hade en kallfront börjat närma sig men den låg ännu rätt långt borta och Alm tvekade länge om han skulle försöka ta sig fram till den eller ta den förmodligen sista »gubben» den dagen som just höll på att utveckla sig alldeles i närheten. Han tog molnet och steg 559 meter. Däruppe rådde en fullkomlig storm med en vindhastighet på 50—70 km/t och detta gjorde att Alm trots den lilla höjdvinsten blåste iväg nästan fyra mil till Brotorp. Resultatet gav 39,06 poäng, vilket räckte för att distansera Brink som låg på andra plats.

Sedan blev det inga starter förrän sent på eftermiddagen då kallfronten nästan hunnit fram till fältet. Då startade bl. a. Fred Nordholm, kom genast i mycket bra läge och steg till 1700 meter, tidvis med 10 m/sek. Uppvinden var emellertid mycket »slängig» med ömsom stig och ömsom fall och detta gjorde att Nordholm tappade kontakten redan någonstans i närheten av Hjälmaren och landade sedan ganska fort.

Även Per Larsson, F2, fick tillfälle att utnyttja kallfronten fast han kom iväg lite för sent och hamnade först rakt in i ett regnområde. Detta forcerade han emellertid med högsta hastighet, hade endast 200 meters höjd kvar när han kom fram till fronten men fick omedelbart anslutning och steg se-

T. v.: Fjölärsmästaren Gösta Brink, F11, ser bekymrad ut och det har han all anledning att vara. Han missade en dag och sedan gick det inte att ta igen förlusten. Inte ens lyckosparken av Bertil Lindblom kunde föra Brink högre upp än på fjärde plats i prillistan. — T. h.: »Sjajton» Carlsson har svårt att få plats med sina långa ben i den trånga kabinen — men så är inte heller »Kajungen» byggd efter hans mått.





T. v.: »Skall det bli någon termik i dag männtrö?» Erik Holm ser betänksam ut före en tävlingsstart. — T. h.: Örebroaren Lennart Nordlin hade försett sig med en »termikhatt» typ »kofrukost» som han hade ovanpå flyghuvan. Den hade emellertid ganska dålig verkan — kanske beroende på att halva brettet redan var bortbetat.

dan med närmare 10 m/sek till 1 200 meter. Larsson tyckte emellertid att uppvinden började bli väl ryckig och flög därför en bit utåt. Där var stigningen mycket jämn och variometern pekade stadigt på 2 m/sek. Topphöjden blev 1 800 meter vilket var dagens bästa höjdnötering.

Söndagen, den tredje tävlingsdagen, var den första då vädrets makter visade sin gunst på allvar. Redan på förmiddagen började det bildas cumulusmoln med bas på omkring 1 000 meter och topparna sträckte sig i allmänhet till 2 500 meter eller något över. Uppvindarna i moln varierade mellan 3 och 7 m/sek. Under molnen var förhållandena för torrtermik mycket gynnsamma och flygningarna utfördes också i stor utsträckning just i denna uppvind.

Dagens bästa resultat gjordes av »Pelle» Persson som mållandade i Norrtälje, 204 km från Örebro, och hade en höjdvinst av 2 100 meter. Efter starten fick han omedelbart anslutning till torrtermik men lyckades inte komma i moln förrän vid Västerås. Där fick han emellertid ligga och vänta på nya cumulusmoln längre borta på färdlinjen och det dröjde nästan en timme innan det började se tillräckligt säkert ut för att han utan risk skulle kunna fortsätta vidare. Den återstående sträckan klarade han sedan utan svårigheter trots att han för det mesta fick hänga under molnen. Då tilläggspoängen för mållandning räknas procentuellt till den flygna distansen blev det en hel del extrapoäng för den fina prestationen, vilka räckte till att föra Persson upp till tredje plats på prislistan.

Arne Magnusson fick redan på 350 meters höjd ett »napp», kopplade omedelbart och började stiga med 3 m/sek och kom upp till 2 000 meter. Vid Köping fick han åter tag i en bra »gubbe» och steg till 3 200 meter med tidvis 7—8 m/sek stighastighet.

Där blev det emellertid kraftig isbildning och han var tvungen att gå ur molnet men höjden blev i alla fall tredje tävlingsdagens bästa. Sedan blev det ganska dåligt med termiken och Magnusson gick ner vid Husby mellan Uppsala och Norrtälje efter att ha tillryggalagt 163,6 km och fått en höjdvinst av 2 850 meter. Han fick 164,97 poäng och lyckades därmed behålla sin andraplacing.

Rune Lundgren, F1, hade pessimistiskt nog angivit Arboga som mål men även han flög ända till Norrtälje och hade dessutom god höjdvinst, hela 2 797 meter, vilket gav honom 191,23 poäng och en andraplacing den dagen och förde honom upp till femte plats på prislistan.

Alm och Brink hörde till dem som den dagen hade svårt komma i moln. Alm hade angivit Gävle som mål men måste landa 1 km öster om Vela och kom ganska mycket vid sidan om färdlinjen. Han gjorde dock hela 190 km och hade en höjdvinst av 1 390 meter och hans redan förut goda placering gjorde att han med dessa resultat kom etta före Arne Magnusson.

Även Brink hade angivit Gävle som mål men hamnade någonstans söder om Yttre, 170,4 km från Örebro, men eftersom landningsplatsen låg vid sidan om färdlinjen fick han endast poäng för den projicerade distansen som var 164,8 km.

Efter tre tävlingsdagar ledde alltså Sven Alm med 309,36 poäng före Arne Magnusson som hade 287,60 poäng. Trea var Per Axel Persson med 274,84 poäng, fyra Gösta Brink med 253,56 poäng, femma Rune Lundgren med 246,10 poäng och sexa Lars Sonesson med 226,46 poäng.

Måndagen bjöd på tävlingens absolut bästa flygväder och förhållandena var som upplagda för sträckflygning. Vinden var som vanligt sydostlig och rätt kraftig.

(Forts. på sid. 28.)

T. v.: Monteringen av vingen fordrar precision. Bengt Tidellus och Bertil Åblad gör i ordning F1:s Weihe. — T. h.: Fred Nordholm, Västerås, »hade fel på planet» och det gick heller inget vidare för honom. Här studerar han vingens skränkningssvinkel på en flygvapen-Weihe.

Startmanskaperet var i farten redan från arla morgonstunden med att ställa i ordning flygplanen. Rune Lundgrens Weihe har just monterats och får här en sista översyn före tävlingsdagens början.



F21:s topptrimmade och utomordentligt samarbetande lag. Fr. v. ses Harry Blomqvist, Arne Magnusson, Sven Malander, Gunnar Strandberg och David Forsgren.



Generalsekreteraren i schweiziska Aeroklubben, ingenjör A. Gehriger flög till Örebro i egen Bücker Student och ses här intervjuas »Pelle» Persson om höjdrekorde. — Nedan: Alf Hedman, F 15.



Vi diskuterar:

INTRESSET FÖR SEGELFLYG

Av YNGVE NORRVI

Man kan diskutera snart sagt hur länge som helst vilket som är sportflyg och vilket som inte är sportflyg, men den diskussionen är ganska litet fruktbringande, åtminstone så länge man inte ens har kommit därtill att man riktigt vill erkänna den enda gren av flyg som utan diskussion av envar kan benämnas rent sportflyg, nämligen segelflyget.

Trots alla bemödanden behandlas segelflyget fortfarande rätt kallsinnt av såväl den stora allmänheten som vissa myndigheter, och pressen har på några få lysande undantag när mycken liten välvilja över för segelflyget i jämförelse med vad den kan kosta på sig när det gäller annan sport. Och detta trots att det svenska segelflyget inte bara arbetat sig upp till att vara ett av de bäst organiserade i hela världen och utbildningstekniskt står mycket högt, utan också i sportsligt avseende torde tillhöra den internationella toppen.

Jag skulle vilja beteckna detta fenomen som en i det närmaste ren ekonomisk fråga. Segelflygutbildningen är numera — jämfört med priserna på andra ting i tillvaron — relativt billig, vilket också bevisas av att

klientelet i kurserna till mycket stor procent består av ungdom ur de mindre väl situerade samhällslagren. Den fortsatta segelflygningen är heller inte speciellt dyr jämfört med vad man får betala inom andra sportgrenar om man vill utöva sin sport. Jag tänker på golf, segling, tennis, och varför inte också fotboll och allmän idrott...

...Men sporten skulle kunna göras betydligt billigare, om man kunde uppnå ett större deltagarantal än nu, d. v. s. om man kunde komma därtill att resurserna utnyttjades mera rationellt.

För att detta skall åstadkommas behövs bättre good will hos allmänhet och press, och det är detta erkännande som fortfarande lyser med sin frånvaro. Varför? Jo, helt enkelt därför att segelflygarna saknar de verkligt goda resurserna att göra sin sport känd. Det har gått intill den gräns som nu är nådd. Nu måste ytterligare krafter mobiliseras.

Den 3 juli började de störst upplagda segelflygtävlingar som någonsin arrangerats i Sverige. Utställningsstaden Örebro var platsen för detta förnämliga evenemang — svenska mästerskapen i segelflygning. Flygvapnet ställde upp med inte mindre än femton förare från lika många flottiljer medan de civila klubbarna hade lyckats pressa fram fyra (4) och av dessa var ändå en från Danmark. Av Sveriges 40 segelflygande flygklubbar har alltså summa summa 7—8 % orkat pressa fram de kontanta medel som är nödvändiga för att finansiera ett deltagande i säsongens största (och strängt taget enda) tävling.

Kvalificerade förare finns det gott om, så det är inte på den punkten det klickar, och inte heller är materialfrågan speciellt prekär för ögonblicket.

Vad som gör ett deltagande i en segelflygtävling så pass dyrt är dels den relativt långa tidsrymd som tävlingarna av sportsliga skäl måste omfatta (10 dagar), dels de långa återtransporterna av planen från landningarna till startplatsen. Ett deltagande i ett segelflyg-SM kostar för en klubb mellan 1 000 och 1 500 kronor. Det är ganska mycket pengar, men nog tycker man att utgiften skulle kunna klaras — och den kan klaras — om bara det allmänna intresset för sporten såsom sådan vore större.

För att detta stora intresse skall komma måste pressen bli intresserad, och pressen blir inte intresserad i någon större utsträckning »förrän något händer». Det »händer» alltid saker och ting under segelflygning, svårigheten är bara för en mindre initierad att upptäcka händelserna.

Vad ska vi göra för att få segelflygsporten lika erkänd som exempelvis den sport som bedrivs när Vällingbo IF spelar seriefinal mot Hönsalösa AIK.

Jag tror uppriktigt sagt att ingen annan än segelflygarna själva kan göra något åt saken. Och uttalandet här ovan får absolut inte uppfattas som något klank på fotbollen eller någon annan idrott. Möjligen såsom avundsjuka...



Överste Harald Enell överlämnar direktör C. A. Wikanders vandringspris till Per Axel Persson. Det var femte och sista året man tävlade om den pampiga pokalen som vanns för alltid av Bengt Olow. Han har inte tävlat de två sista åren men har vunnit två gånger tidigare och hade största in-teckningen i pokalen. Det var sålunda en ganska kort stund »Pelles» fick glädja sig åt dyrgräset. — Nedan: SM hade besök av överste Silfverberg som här ses i sällskap med tävlingsledaren, kapten Lennart Bunka, Allebergschefen Yngve Norrvi och förste instruktören Bengt Bergman.

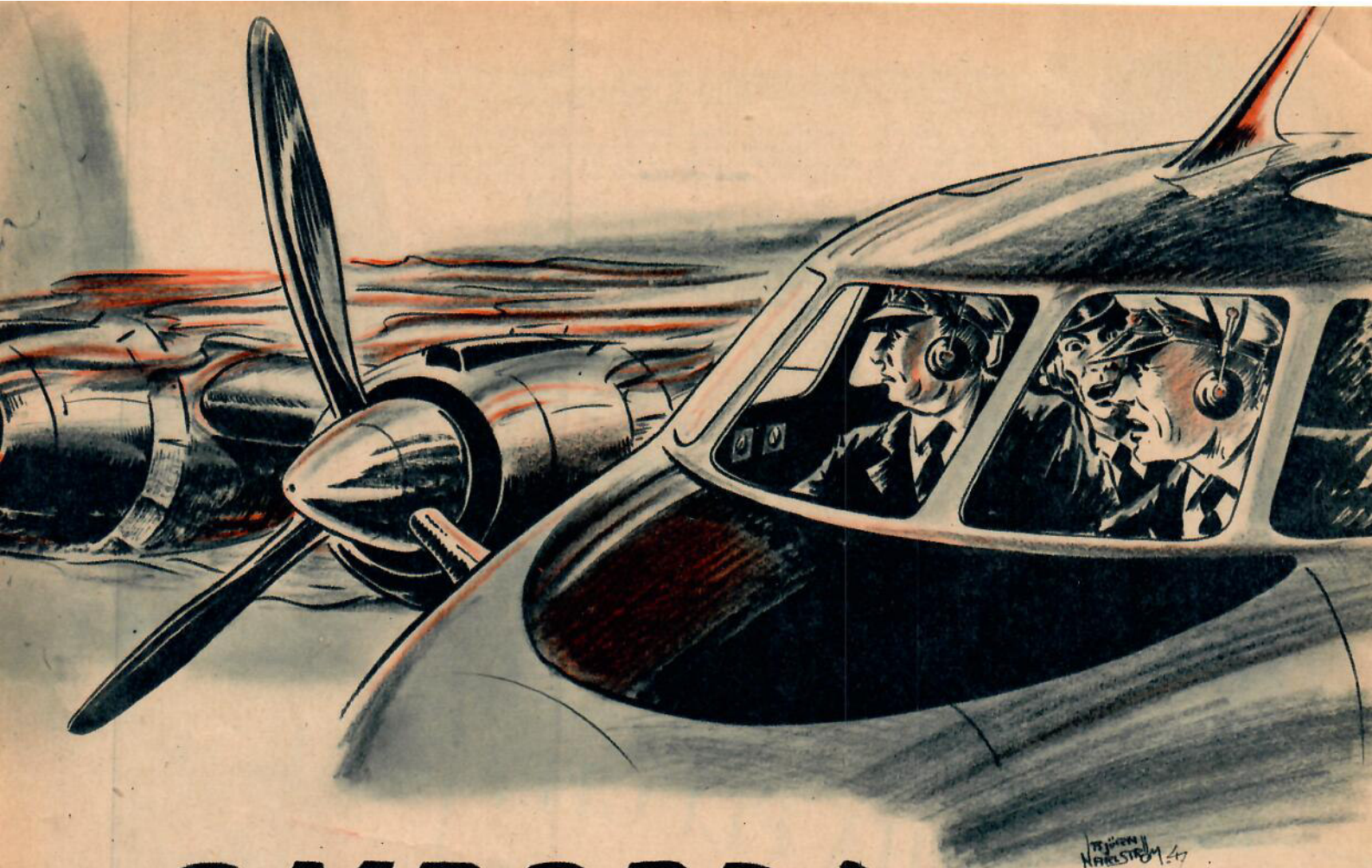


ELD

Planet startade tidtabellsenligt klockan 19.20 mellanuropeisk tid en tisdagskväll från La Guardia Field med 10 mans besättning, 6 passagerare och 2 270 kilo frakt- och luftpost, däribland 2 060 kg kurirpost från Washington och till Paris. Första mellanlandningen sker på Bermuda, där man konstaterar att planets kortvägsradio inte fungerar, men då felet inte kan lokaliseras och man dessutom har tre kompletta radioutrustningar ombord beslutar förste piloten Charles Lechevalier (dubbel luftmiljonär och trafikflygare sedan 25 år tillbaka) att flygningen skall fortsätta programenligt.

Klockan 1.52 lyfter F-BAZC från Bermuda på onsdagsmorgonen och sätter kurs på Santa Maria på Azorerna. Radiokontakten är tillfredsställande och klockan 9.40 får man väderleksrapporten från Santa Maria: Molnhöjd 120 m, sikt 4,8 kilometer, disigt. Vind 12 km/t från sydost. Klockan 10.05 kretsar maskinen över fältet och får 1 minut senare landningstillstånd. Detta ändras emellertid 10.17 till landningsförbud på grund av dålig sikt. I stället dirigeras planet till reservflygfältet Lagens, där väderleksutsikterna ter sig bättre och där F-BAZC landar klockan 11.30.

Då inga tillförlitliga väderleksrapporter står att få från Europa väljer Lechevalier att flyga via Casablanca med Lissabon »som reserv». Klockan 14.17 går starten från Lagens. Strax efter starten passerar planet ett osedvanligt högt skikt av åskmoln, som i hög grad stör radiokontakten. Radiotele-



OMBORD!

grafisten anropar förgäves såväl Casablanca som Bicarosse. Först sedan man lyckats passera de väldiga åskbankarna uppnår man klockan 15.45 kontakt med Casablanca, dit radiotelegrafisten gnistar:

EXOR 5 92 F-BAZC QAA CNCA
1810 GMT.

Vilket »fritt översatt» innebär att F-BAZC beräknas landa klockan 18.10 mellan europeisk tid på flygfältet i Casablanca. Föga anade han då vilka fruktansvärda timmar han, hans kamrater och passagerare i planet hade framför sig. Allting synes fungera normalt och perfekt. Flyghöjden är 6 000 meter, när man plötsligt lägger märke till en stark brandlukt i kabinen. Flygvärddinnan och planets båda uppassare letar febrilt efter den brinnande cigarrettstump, som man förmodar att någon av passagerarna tappat på golvet. Nervositeten stiger i kabinen och passagerarna har svårt att dölja sin oro. Radiotelegrafisten letar på alla fyra efter en eventuell kortslutning utan att finna någonting. Brandlukten blir starkare... Några minuter senare hörs ett öronbedövande brak: en motor »skär samman» — dramat börjar...! Lechevalier stryper ögonblickligen gasen till de fyra motorerna och sänker planet 1 000 meter. På högra vingen slår eldslågor upp ur den yttre motorkåpan. Mekanikern Vincent försöker »flöjla» propellern, d. v. s. ställa bladen i ett läge där luftmotståndet inte tvingar dem att rotera. Men utan framgång, ty koppelingen är tydligen defekt. Han sätter i gång

eldsläckningsapparaterna. Hans rörelser är snabba och rutinmässiga. Varje handgrepp som han gör är en kamp mot undergången. Hans kallblodighet är mirakulös. »Han överträffade sig själv», sade Lechevalier senare. »Han arbetade så lugnt som om det hade gällt en demonstration.» Elden är släckt och piloten startar motorerna 1, 2 och 3 på vardera 1 150 hästkrafter.

Klockan 15.45 har katastroftillbudet inträffat på 36° 45' nordlig bredd och 10° 30' västlig längd och radiotelegrafisten gnistar febrilt ut det inträffade. Han adresserar sig närmast till Casablanca, som i sin tur vidarebefordrar meddelandet till samtliga »intresserade» radiostationer och flygplatser. Telegrammet medför ett omedelbart alarmtillstånd och under timmar följer hundratal män i tre världsdelar flygplanets kamp.

Klockan 16.02 utbryter eld på nytt i motor 4. Flygplanet förlorar ytterligare i höjd, sänker sig genom flera molnskikt och fly-

ger nu på 2 100 meters höjd. Mekanikern försöker på nytt att »flöjla» propellern, men utan resultat. Och nu börjar även högra innermotorn att krångla. Klockan 16.07 måste även motor 3 stoppas, och nu gnistar radiotelegrafisten sin första begäran om hjälp och assistens:

ZC FLYGER MED 2 STYRBORDS-
MOTORER. SÄND VÄNLIGEN
RÄDDNINGSFlygplan!

Passagerarna i kabinen är märkvärdigt behärskade. De har sett den brinnande motorn och vet att deras liv är i fara, men pilotens lugnande ord och besättningens kallblodighet skänker dem förtroende. Flygvärddinnan delar ut flytvästar och kontrollerar att fastbindningsremmarna är påspända. Var och en av besättningen är på sin post.

Farten är nu 225 kilometer i timman. Med övermänsklig kraft pressar sig Lechevalier sig mot spakarna, men flygplanet vill inte lyda honom — de två styrbordsmotorerna bringar det ur kursen. Klockan 16.10 startar han på nytt motor 3 på babordssidan. Det är fortfarande omöjligt att låsa 4:ans propeller. Flyghöjden är nu knappa 60 meter över vattenytan. Under en blygrå himmel dånar F-BAZC fram över de skummande vågtopparna. »Aldrig i mitt liv har havet rusat mot mig så snabbt», sade Lechevalier senare. »Och vi är 1 000 kilometer

(Forts. på sid. 24.)

Den högra vingen på Lockheed »Constellation» F-BAZC med de båda skadade motorerna. Propellern på yttermotorn har slitits loss och allvarligt skadat innermotorn.



IRMA CHRISTENSSON, skådespelerska (t. v.): — Jag är fatalist. Om det hade varit bestämt att något skulle hända mig, kunde det ha hänt lika gärna i en bil eller på ett tåg. Jag skulle naturligtvis ha flugit.

KARL RAGNAR GIEROW, författare (nedan): — Procentuellt sett är flygolyckorna så få i förhållande till det enorma antal kilometer som flygs varje dag, att jag är övertygad om att jag inte skulle ha tagit någon större risk om jag satt mig i ett flygplan än om jag rest med tåg.



GERD HAGMAN, skådespelerska (t. v.): — Jag höll nästan på att bryta benet i en trappa en gång, och ändå fanns det inget hinder i vägen. Ska det hända en olycka, tycks man inte kunna förhindra den.

MARIANNE AMINOFF, skådespelerska (ovan): — Jag har flugit många gånger och aldrig varit det minsta rädd. Jag skulle givetvis ha flugit även från Paris till Stockholm.



PAUL MEIER, direktör för Grand Hotell-koncernen i Stockholm (ovan): — Ja, visst hade jag flugit — men bara med ABA eller något annat svenskt bolag.

EIVOR ENGELBREKTSSON, skådespelerska (t. v.): — Jag tycker att Marlene gick miste om mycket gläde genom att inte komma, och det gjorde förstås vi också. Varför har vissa filmbolag sådana där idiotiska paragrafer i sina kontrakt, då alla numera tycker om att flyga! Om jag skulle bli inbjuden till Paris, skulle jag absolut ta luftvägen.

POVEL RAMEL, kompositör (nedan): — Flygolyckornas antal har varit avskräckande på sista tiden och dagar med närmast hundra förolyckade runt om i världen är ingen reklam för flyget. Men jag skulle ha litat på min tur och flugit i alla fall, om jag varit Marlene Dietrich.

SKULLE NI HA FLUGIT?

Marlene Dietrich skulle komma till Sverige. Den välkända filmstjärnan skulle sjunga i Stockholm för Europahjälpen, hon ville inte ha ett öre i betalning men glädde sig åt att kunna bidra till att skaffa mat och kläder åt hungriga franska barn. Allt var arrangerat för det stora evenemanget, Stockholm hade gjort sig berett att ta emot en stor filmskådespelerska.

Då hände en sak. En järnvägsstrejk utbröt i Frankrike och avbröt förbindelserna med andra länder. Inte alla förbindelser förstås. Trafikflyget gick fortfarande och biljett för Marlene reserverades på ett svenskt flygplan. Bromma gjorde sig berett för hennes ankomst.

Men hon kom inte. Hon vägrade att flyga därför att hennes kontrakt med filmbolaget i Hollywood förbjöd henne att resa luftledes. Men även denna stötesten hade kunnat ordnas och ett flygtillstånd gick att utverka. Så kom Marlene med ett annat skäl: hon ville helt enkelt inte flyga. Några av hennes kolleger som omkommit vid flygolyckor — främst kanske Grace Moore — tycks ha oroat hennes sinne. Och så inställde hon alla sina framträdanden i Sverige och stannade i Paris.

Är Marlene Dietrich en rädd natur? Naturligtvis inte. Hon har gett åtskilliga prov på personligt mod. Hon är född i Tyskland, där hon var en av de få filmstjärnor som kritiserade och opponerade sig mot Hitler på ett tidigt stadium, då det ansågs farligt att säga något ofördelaktigt om den allsmäktige Führern. Hon förföljdes av de tyska nazisterna, inte minst av deras anhängare i Amerika. Så inget ont om Marlene.

Men hon flög inte.

Vi har frågat några av hennes svenska kolleger och ett par andra kända personer hur de skulle ha handlat i hennes situation. Skulle de ha flugit?

Reportage: G. F. Liebhenthal.

VIBEKE FALK, skådespelerska: — Personligen föredrar jag fortfarande tåg vid mina resor för jag tycker att det är säkrast så. Men i Marlenes fall skulle jag ha flugit, när jag blivit inbjuden som gäst till ett främländande land och människor som där redan gjort förberedelser för ankomsten.

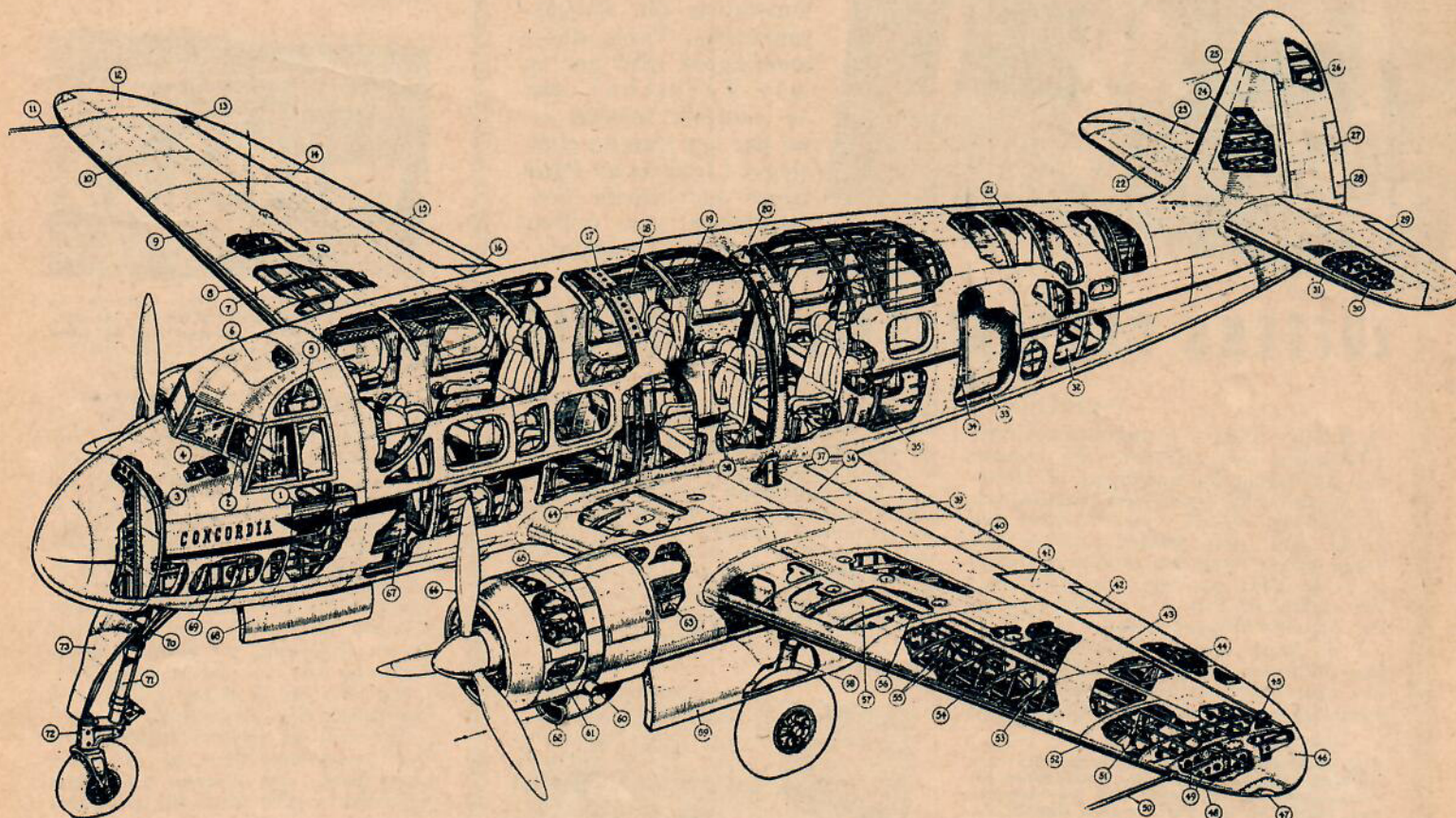


NYTT ENGELSKT TRAFIKPLAN I LÄTTA KLASSEN

Den 19 maj kunde Cunliffe—Owen-fabriken i Southampton provflyga sin första efterkrigsskapelse, det tvåmotoriga trafikflygplanet Concordia. Cunliffe—Owen-fabriken byggde före kriget ett experimentexemplar av ett tvåmotorigt trafikflygplan utformat efter den amerikanska Burnelli-principen med bärande kropp (se den kanadensiska Cancargo »Loadmaster» i FLYG nr 17/46), men verksamheten under kriget har endast omfattat reparationer och översyn av ett mycket stort antal flygplan. Concordia är ett helmetallplan i den medeltunga »feederline»-klassen, konstruerat under ledning av firmans chefskonstruktör Mr. W. Garrow Fisher och avsett för de kortare inrikeslinjerna. Hittills är endast prototypen provflugen, men ytterligare fyra plan är under byggnad. En framtida produktion av 12 plan i månaden är projekterad. Hittills är emellertid British European Airways den enda beställaren. Försöksvis har BEA köpt två plan. Ytterligare beställningar är emellertid att vänta om proven med typen utfaller väl. Concordia är avsedd för 10—12 passagerare och är utrustad med två 550 hk stjärnmotorer av typ Alvis Leonides LE. 4 M. Dessa motorer ger Concordia en toppfart på 345 km/t och en ekonomisk marschfart på 255 km/t på 2 150 meters höjd och med en flygvikt på 5 670 kg. Med en betalande last på 880 kg har Concordia en flygsträcka på 1 800 km. Vikningshastigheten med 50 procents klaffutslag är 122 km/t och startsträkan med full last 680 m. Planet har en spännvidd på 17,26 m, en längd av 13,7 m och en vingyta på 40,4 m².



- | | |
|-----------------------------|--------------------------------------|
| 1 Stringer | 15 Balansroder |
| 2 Reglageplint | 16 Slottad vingklaff |
| 3 Främre skott | 17 Kroppsspant vid mittbalken |
| 4 Reglageställ | 18 Kabinfönster |
| 5 Övre sktruta | 19 Hylla för handbagage |
| 6 Nödutgångslucka | 20 Kroppsspant vid bakbalken |
| 7 Bränsletank | 21 Dörr till toalettrum |
| 8 Värmefördelare för ving- | 22 Stabilisator |
| avisare | 23 Höjdroder |
| 9 Höger yttervinge | 24 Fena |
| 10 Värmefördelare för ving- | 25 Värmefördelare för fenavisning |
| avisning | 26 Del av sidroderkonstruktion |
| 11 Pitotrör | 27 Balansroder |
| 12 Höger vingpets | 28 Sidrodertrim |
| 13 Skevroderlager | 29 Höjdrodertrim |
| 14 Skevroder | 30 Del av stabilisatorkonstruktionen |



- | | | | |
|--|---|--|--|
| 31 Värmefördelare för stabilisatoravisning | 43 Skevroderlager med plano-gångjärn | 53 Vänstervingens mittbalk | 62 Förgasarlufintag |
| 32 Toalettrum | 44 Del av skevroderkonstruktionen | 54 Värmefördelare för vingavisning | 63 Oljetank |
| 33 Instigningsdörr för passagerarna | 45 Yttre skevroderlager | 55 Del av vänstervingens konstruktion | 64 Mittvingens bränsletank |
| 34 Lastrum | 46 Vänster vingpets | 56 Påfyllningsstuts för bränsletank | 65 Paneler i motorinklädningen |
| 35 Bagageutrymme | 47 Vinglanterna | 57 Vänstervingens bränsletank | 66 Trebladig helt ställbar-Rotol-propeller |
| 36 Täckplåt för vingklaff | 48 Del av vänster vingpets konstruktion | 58 Hydraulisk-pneumatisk stötdämpare för huvudstället | 67 Radioutrustning |
| 37 Infästningspunkt för bakre vingbalken | 49 Del av vänstervingens konstruktion | 59 Landställslucka | 68 Bakre nosställslucka |
| 38 Nödutgångslucka | 50 Pitotrör | 60 Avgasrör | 69 Nosställsbalk |
| 39 Vingklafflager | 51 Förankringsanordning | 61 9-cylindrig stjärnmotor av typ Alvis Leonides på 550 hk | 70 Noshjulets fallstötta |
| 40 Vingklaff | 52 Värmefördelare för vingavisning | | 71 Hydraulisk-pneumatisk stötdämpare |
| 41 Skevroder | | | 72 Noshjulsgeffell |
| 42 Skevrodertrim | | | 73 Främre nosställslucka |



T h: En särskild avdelning tar hand om de passagerare som ämnar sig till Afrika. — Nedan: »En trappa ner» kan man skåla för lycklig resa i den här pampiga baren.



T v: Paris Flygely saknar motstycke i världen. Flyget har ockuperat två tredjedelar av den förnämliga centralstationen Gare des Invalides, där flygresenären har en yta på 17 000 kvadratmeter till sitt förfogande.



I Stockholm är den lilla Flygpaviljongen vid Nybroplan start- och ändstation för flygpasagerarna. Varje större amerikansk stad har en Air Terminal, som är centralt belägen — nu har det franska civilflyget i hjärtat av Paris byggt en luftens Centralstation, som saknar motstycke i världen!

LUFTENS CENTRALSTATION I PARIS

PARIS i juli.

Medan världens flygtekniska experter jorden runt diskuterar och planerar nya jätteflygfält för trafikflyget, så brottas det kommersiella flygets mera praktiska och »civilsinnade» kolonn med ett annat och kanske lika stort problem, problemet att bygga luftens egna centralstationer i hjärtat av de städer, som beröras av det så kallade civilflyget. Som i så mycket annat är här Amerika föregångslandet.

I de flesta större amerikanska städer finns redan nu Air Terminal i respektive städens centrum. New Yorks Air Terminal ligger ett stenkast från Central Sta-

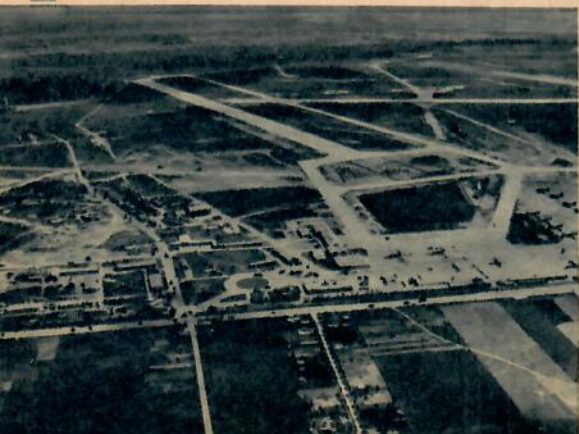
tion vid Times Square. Det var den flygsinnade amerikanska befolkningens stolthet, ty naturligtvis var det »biggest in the world», modernast, bekvämast, mest *up to date*, kort sagt hundra procent O. K.

Men stoltheten blev inte beständig. Det var det franska civilflyget — närmast representerat av Air France — som högst oväntat hällde en liten (och inte så liten) droppe malört i det amerikanska trafikflygets Rhum and Coca Cola.

(Forts. på sid. 26.)



T h: Personalen i det grandiosa flygelytet har sin egen matsal, vars inredning påminner om svensk hemslojd. — Nedan: Med buss kommer man snabbt ut till Paris vackra flygfält Le Bourget.



NORSKT SPORTFLYG I D FÅ PLAN MEN

Endast fyra civilpersoner i Norge äger ett eget flygplan just nu. Men det kommer. Vid flygskolorna står folk i kö för att få lära sig flyga. Norsk Aero Klub laddar upp och sportflygfält ställs i ordning runt om i Norge. Svend Aage Nielsen har just återkommit från en resa i Norge och skildrar här dagens situation.

Några få dagar efter tyskarnas kapitulation i Norge bevistade jag den märkligaste militärparad jag skådat... en avdelning tyska soldater i Hitlers gröna uniform som överlämnade Fornebu flygplats till norrmännen. Det var pojkar i 16—17-årsåldern upp till män över de 60 i slitna uniformer och med dålig hållning... hakkorsflaggan halades ned och de vackra norska färgerna hissades upp... sedan vandrade den besynnerliga skaran bort från flygfältet. Fornebu var åter norskt — vägen var fri för norskt civilflyg!



Det är sparsamt med vägar i Norge. En jägare med tillgång till flygplan har därför betydligt större chanser att nå viltbrådet än sin jordbundne kollega. Här har jaktsällskapet landat vid en fjällsjö.

I dag upptäcker man snart att det norska sportflyget inte hållit samma takt i utvecklingen som det kommersiella flyget, som ju gått fram med stormsteg. Orsaken är inte svår att finna: allt sportflyg blev givetvis genast förbjudet av tyskarna och alla privata plan beslagtogs och fördes bort. Sedan Norge åter blivit fritt har man haft två problem: att skaffa nya plan och återuppbygga organisationen. Det sista är koncentrerat i Norsk Aero Klub, som har formen av ett riksförbund, till vilket de lokala klubbarna runt om i landet är anslutna. I dag finns det 40 sådana klubbar med sammanlagt 3 500 medlemmar.

Just nu är det emellertid mindre sportflyg än man kunde vänta när man exempelvis jämför med bilismen, som hämtat sig oerhört snabbt (Oslo har t. ex. fler



ÅNGA FLYGARE

bilar nu än före kriget). Organisationsarbetet är emellertid i det närmaste klart inom NAK. Dock återstår en viktig sak: att få myndigheterna att stödja norskt privatflyg ekonomiskt. Långa förhandlingar har förts och fler blir det och det ser också ut som om man skulle få stöd redan i år. Ordförande i NAK är som bekant överste *Bernt Balchen* — och han är ju van att föra förhandlingar.

Det finns endast fyra privatpersoner i Norge som har ett eget sportplan just nu. En av dem är den kände chefen för Fefor Högfjällshotell, direktör *Walter*, som flyger sin KZ III. Men det finns förstås många fler aktiva sportflygare som hyr plan av flygklubbarna . . . eller rättare snart skall kunna göra det. NAK har köpt 50 Piper Cubar från amerikanarnas överskottslager i Europa, fast det dröjer ett tag innan de blir iordningställda och får luftvärdighetsbevis. Först i slutet av detta år räknar man med att klubbarna runt om i landet skall ha fått de Cubar de har beställt. Priset blir så lågt som 8000 norska kronor efter översynen. Som en gåva från norrmän i Amerika har NAK dessutom fått två Interstate Cadet, vilka använts som övningsplan i det berömda Kanadaläget »Little Norway» men nu kommit hem till »Great Norway».

Segelflygplansparken utgörs av en Olympia, tre H 17 och tre Grunau Baby. Av glidplan har klubben några G 9:or och dessutom byggs det en hel del SG 38:or. Vidare har man en tvåsitsig Schweizer.

Organisationen och flygplanen är alltså på god väg, men hur är det med flygplatserna? F. n. förhandlar Norsk Aero Klub med staten om att få överta en civilflygplats vid Rugge, som ligger fem mil söder om Oslo. Denna flygplats byggdes av tyskarna under kriget och skulle egentligen bara tjäna som nödlandningsplats. Den lär emellertid passa utmärkt för sportflyg. Där finns både hangarer och verkstäder och även inkvarteringsmöjligheter.

Landsorten är inte dåligt lottad. På Vestlandet använder civilflygarna det stora Solafältet — här finns det plats både för trafik- och sportflyg. Vid Bergen kommer Herdla flygplats att öppnas för sportflygarna nästa år. Vid Trondheim har man redan Vernes flygfält. Uppe i Mo i Rana har man en hygglig flygplats med hangarer och verkstad, ja, det finns också hotell och restaurang på platsen och meningen är att sportflygarna i Nord-Norge skall få överta det fältet. Nord-Norge är f. ö. en mycket flygsinnad landsända — en Fairchild Cornell hör till nyförvärven i dessa trakter — och här bildas det oupphörligt nya flygklubbar. Men så finns också överste *Ole Reistad* här uppe och han har tidigare varit ordförande i NAK i tio år.

Hur står det till med sjöflyget? Det är givetvis att föredra ur norsk synpunkt. Den långa kustlinjen och de många insjöarna är



Taxiflygning i midnattssolens land. Bilden av detta Widerøe-flygplan är tagen kl. 2 på natten vid en nordnorsk älv.

naturliga landningsplatser. Men bristen på flottörer har lagt hinder i vägen. Nu är emellertid flottörfabrikationen i gång hos Norsk Flyindustri A/S.

Någon vidare glädje av det som tyskarna efterlämnade i flygplansväg har man faktiskt inte haft. De många Storchar och andra lätta plan som de lämnade har övertagits av de allierade. DNL har fått några Ju 52:or och Widerøes Flyselskap två Messerschmitt Taifun.

Som tur är har man ingen ransonering på flygbensin — och det ser heller inte ut att bli någon, åtminstone inte inom den närmaste tiden.

Apropå framtiden så står man i kö för att få plats i de privata flygskolorna. Hos Widerøes utbildas det just nu många flygare och ännu fler väntar på att det skall bli deras tur. Tillströmningen är större än vad skolorna kan hinna utbilda, men så har

också denna verksamhet legat nere i sex år.

Talar vi om civilflyg är det väl också på sin plats att se lite på taxiflyget. Före kriget fanns det i praktiken bara ett taxibolag, nämligen Widerøes. Nu finns det hela tio firmor som flyger turister, affärsmän och andra till fjälls och till avlägsna öar och skär. Ibland bär det också av till andra skandinaviska länder. Initiativtagare till dessa bolag är i regel f. d. stridsflygare som ser en framtid i luften. Man använder mycket skiftande plan: Piper Cub, Cornell, Argus, Norseman, Catalina, Auster, Luscombe och KZ-III. Den nya firman Vingtor har förutom två Catalinas som redan är i drift köpt ett par Halifax från England. Jag var nyligen upp i världens nordligaste stad Hammerfest och där kunde man se en av Vingtors Catalina som kom från Laxe-fjord vid Ishavet och var på väg till Oslo (Forts. på sid. 26.)

Widerøes Flyveselskaps flygplanspark på Førnebu rymmer som synes åtskilliga typer.



TUNGVIKTARE FRÅN NORRLAND

lär sig flyga i Varberg

— Om man kan! Antingen är allt det där pratet om sommarlättja en enda stor humbug eller också är det omväxlingen mellan luft och vatten som är så nyttig för konditionen. Här flyger vi och far från morgon till kväll, och allt medan eleverna svartnar allt mer i ansiktet och över hela kroppen sköter de sin flygning. Skall man döma efter resultatet, skulle semesterflygkursen vara idealet för flygutbildning. Just de senaste dagarna har jag sett prov på verkligt duktiga pojkar. Två av dem, ett par unga segelflygare, har varit bland de bästa elever, jag någon gång har haft. Och så har vi haft »den lille norrlänningen» här. Han har klarat både 25 timmars flygning,

teoriundervisningen och en hel del badning på en vecka och ett par dagar. Och likväl har han ju som norrlänning inte kunnat förfalla till att visa någon brådska...

Vi tar naturligtvis chansen och hugger »den lille», köpman *Helge Edström*, som väl väger omkring de 95 och frågar honom vad som menas med en sådan hets.

— Jo, säger han, man måste ju hinna mer än det här. Men ögonen avslöjar, att han inte känner dagarnas flykt så hårt. Uppe i Boden har han en affärsrörelse, som i personalbristens dagar inte mår bra av alltför långa semestrar.

(Forts. på sid. 24.)

Ovan t v: Köpman *Helge Edström*, Boden, hör till de många som lärt sig flyga i Varberg i sommar. Han har respekt för Norrlands långa avstånd. — Nedan: Ett par bilder från själva flygundervisningen som nästan hundra procentigt försiggår i det fria. Här är det motorn som studeras både praktiskt och teoretiskt.



Sommar, salta bad, flyg! På denna trefaldigt frestande kombination var det Ostermans Aero AB byggde sina planer på en sommarflygskola i Varberg. Det låter ju mycket lockande, men med en liten baktanke på svenska folkets beryktade semesterlättja — till och med en roman som väger över 5 hekto säges ju vara en vederstyggelse för en semesterfirare — gjorde vi ett besök vid flygfältet på badvikarnas ö, när vi ändå av den senaste veckans värmebölja hade drivits till västkustens salta och svalkande vågor. Kan man under sådana förhållanden locka folk att lämna vattnet för att ge sig upp i luften? Vi riktar frågan till skolchefen på Getterön, *Arne Barltsson*.

Bomber Harris ser på luftkriget:

BOMBFLYGARNA OCH DÖDSRISKEN

Bombkommandots framgångar hade vittgående följder men vanns icke utan svåra förluster. Under hela kriget flög ungefär 125 000 man i Bomber Command's flygplan. Enbart under den tid jag utövade befälet uppskattades förlusterna i döda till 44 000, ungefär halva detta antal i sårade, medan över 11 000 man hölls som krigsfångar hos fienden.

7 122 flygplan förlorades vid samtliga företag under detta skede, vilka förluster var mycket mindre än de förutsedda, och i stället för den förutsedda successiva ökningen av förlusterna minskades dessa.

Det finns inte ord nog starka med vilka jag kan göra rättvisa åt de flygplansbesättningar som kämpade under mitt befäl. Krigshistorien har icke att uppvisa någon motsvarighet till ett sådant mod och den beslutsamhet inför faran under ett så långt skede, vilken fara tidvis var så stor att knappt en man av tre kunde vänta att överleva sin tjänstgöringsperiod på 30 företag. Detta gör en förlustprocent på 5 vid vart och ett av de 30 företagen, och under hela 1942 var förlustprocenten 4,1.

Av dem som överlevde sin första tjänstgöringsperiod genomgick mellan sex- och sjutusen en andra och många även en tredje sådan period.

Vad mera är, detta var uttryck för ett uppenbart och medvetet mod, där risken

Bomber Harris ger i denna artikel uttryck för sin bitterhet över den ringa uppskattning Bomber Command rönt och påvisar bombflygets avgörande insatser för slutsegern, samtidigt som dessa sparade oräkneliga människoliv för de allierade.

togs med lugn insikt om faran, ty dessa flygplansbesättningar, vilkas bildningsnivå vida översteg genomsnittet, måste förstå detaljerna av och utsikterna för sina uppgifter.

Vidare var det ett mod som skulle ådagaläggas under småtimmarna av ensamma män, ty på sin plats i flygplan är flygarna i verkligheten ensamma. Det var ett mod, ådagalagt av män med lång erfarenhet av att dagligen stå i begrepp att »överstiga tröskeln».

Dessa män var utan undantag frivilliga, ty ingen utom frivilliga utbildades till flygtjänst av något slag vid RAF. En sådan hängivenhet får aldrig glömmas. Intet erkännande kan ge rättvisa åt de bedrifter som utfördes av våra flygplansbesättningar.

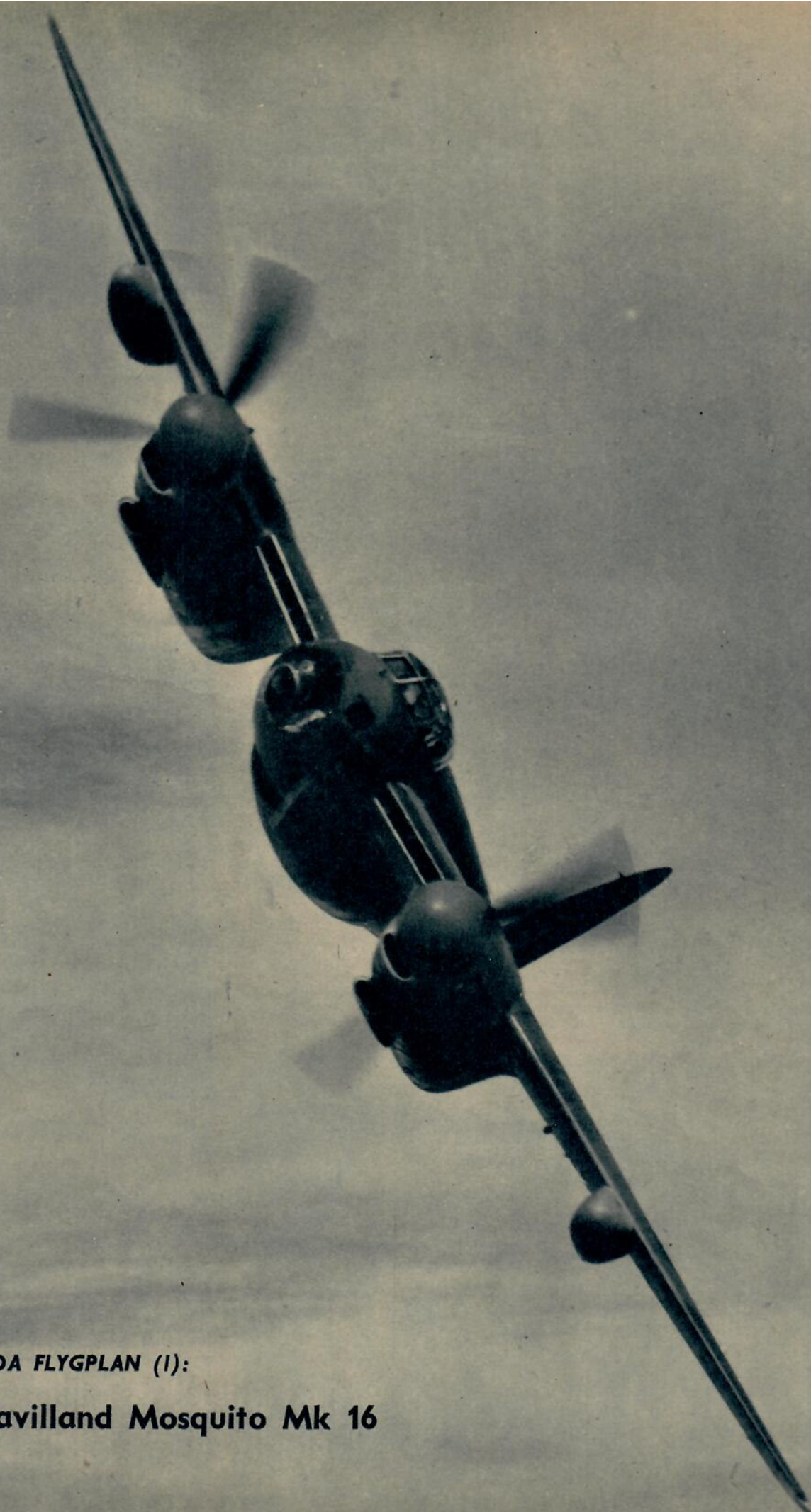
När kriget slutade hemställde jag att alla i Bomber Command, både flygplansbesättningarnas och marktjänstens personal, skul-

le tilldelas en Bomber Command's krigsmedalj på samma sätt som 8. armén tilldelades ett särskilt utmärkelsetecken. I annat fall vore försvarsmedaljen den enda dekoration som flertalet av vår markpersonal kunde bära.

Få människor gör klart för sig, att medan ungefär 50 000 man av den flygande personalen stupade före och under min befälsperiod i företag mot fienden, dödades 8—9 000 män och kvinnor i hemorten under utbildning, under handhavandet av väldiga mängder bomber under de farligaste förhållanden, under körning eller ridning nattetid vid brådska tjänsteförrättningar och av vad vi kallade naturliga orsaker.

Dessa dödsfall av naturliga orsaker drabbade många fullt friska ungdomar, som faktiskt dog av överanstängning, medan många ådrog sig sjukdomar genom att arbeta dygnet runt i våta och kyla under sex krigsvintrars elände. Man kan föreställa sig vad det betyder att arbeta utomhus i regn, snöstorm, dag och natt, timme efter timme vid flygmotorer och allt det invecklade och mångskiftande arbete som fordras för att vidmakthålla ett bombflygplan i tjänstedugligt skick. Och detta arbete utfördes vid krigsflygfält, där de bostäder som kunde bjudas personalen saknade varje slag av bekvämligheter och där, åtminstone under de

(Forts. på sid. 24.)



BERÖMDA FLYGPLAN (I):

De Havilland Mosquito Mk 16

*Flyktigt
sett...*

Flormans "specialbuss"

har man på Bromma flygplats döpt nedanstående underliga skapelse till. Det är en specialkonstruktion med en fullständig fö-



Det enda exemplaret i världen.

rarhytt till en DC 3:a med en propellerförsedd motor, som under pilotutbildningen i ABA användes för att göra de nya förarna förtrogna med trafikplan. Konstruktionen, som nyligen blivit klar, är helt och hållet ABA:s egen idé och någon motsvarighet skall inte finnas ens i flygningens förlovade land USA.

MODERN EMIGRATION. Det holländska paret Sybrand och Keulen van der Dussen med elva barn torde vara den största familj, som använt flyg för att emigrera. De flög med en av KLM:s »Constellation» från Amsterdam till New York och fortsatte därifrån till Belflower i Californien, där de skall bosätta sig på en egen farm. Äldsta barnet är en sjuåring och de yngsta ett par sex månader gamla tvillingar, som fick göra färderna i specialgjorda babykorgar. Bilden visar familjen, när den lämnar flygplanet på La Guardia i New York.



Utmärkt SAS-resultat

Inte mindre än 2 292 007 km har SAS avverkat under det första halvåret 1947. Sträckan innebär 57 varv runt jorden vid ekvatorn eller 28 dagliga turer mellan Stockholm och Oslo! Sammanlagt har 7 677 passagerare transporterats med SAS under samma tid, därav 6 459 på Nordamerikalinjen och 1 128 på Sydamerikarouten. Av de 293 flygningar som utfördes var 249 till USA och 44 till Sydamerika, 131 ton gods, exklusive all post, har fraktats under samma tid medan 61 ton post gått via SAS. Vikten av bagaget har 182 ton, under det att den totala vikten av passagerare, post och bagage uppgått till 975 ton. Antalet flugna passagerarkilometer var 42 720 000.

Värmlandsflyg

heter en synnerligen aktiv Karlstadsfirma som sedan något år tillbaka bedriver taxi-flygning, rundflax och skolflygning. Firman hyr också ut vissa delar av sin flygplanpark som för närvarande består av en splitterny Seabee, en fyrsitsig Fairchild Forwarder, en KZ-III och två Piper Cub.

Norska flygvapnet förstärks

Norska regeringen har i England träffat ett avtal om inköp av flygmateriel för 720 000 pund. Avtalet undertecknades redan i fjol men har inte offentliggjorts förrän helt nyligen. En stor del av den beställda materielen har redan levererats. Beställningen omfattar 47 Spitfire för dagjaktopperationer, 18 Mosquitos, 20 Oxford för övningsändamål, 10 Anson och fem Mosquito III, även de för träning. Den övriga utrustningen omfattar tre Spitfire XI för fotospänning, diverse markutrustning, reservdelar, reservmotorer, kastbara extratankar, signalutrustning m. m. Dessutom ingår bomber, ammunition etc. för 12 månaders fredsbehov plus två månaders krigsreserv, i köpet.



Det amerikanska hangarfartyget USS Randolph på 27 100 ton har nyligen besökt Göteborg. Fartyget rymmer c:a 100 plan och har en besättning på 2 900 man. Bilden visar flygdäcket på Randolph med uppställda torpedbombare och jaktplan av typerna Grumman Avenger respektive Bearcat.

Inomhusflyg

Onsdagen den 18 juni 1947 blev en märkesdag i svensk flygnings historia. Inte så kanske, att då skedde något, som skulle få stor betydelse för flygets utveckling, utan i stället var det en övertygande demonstra-



Sakta, försiktigt, ja, nästan vacklande höjer sig Bell-helikoptern från golvet mot Mässhallens tak.

tion av att människan allt mer närmar sig det slutliga målet — att bli luftens suveräne herre.

Evenemanget ifråga var den första inomhusflygningen i Sverige och den tredje i världen över huvud taget och utfördes av ingenjör Olle Sefeldt hos Osterman-Aero med en Bell-helikopter i Göteborgs väldiga Mässhall inför en stor publik. Omfattande säkerhetsåtgärder hade vidtagits med brandmän försedda med skumsprutor o. s. v. men allt gick så elegant och smärtfritt att åskådarna blev fullkomligt övertygade om helikopterns stora framtidsmöjligheter. Upp och ned, framåt och bakåt samt åt sidorna flög

ingenjör Sefeldt sin maskin och som klimax utfördes en demonstration av hur skeppsbrutna räddas från ett isflak respektive ur en gummibåt, här naturligtvis något »markerade». En ung dam steg via en ögla på ett rep behändigt upp till föraren och åskådarna var syn- och hörbarligen mycket imponerade.

Den stora rotorn åstadkom f. ö. ett kraftigt drag så att dammet stod som en sky, skyddsplattorna på golvet då och då fladdrade och lamporna i taket svängde av och an. Franklinmotorns vrål var naturligtvis öronbedövande och hela den stora salen fullkomligt skakade.

Slagskeppsbesök på Bromma

Ett extratungt bombplan av typen Boeing B-29 Superfortress eller »Flygande slagskeppet» som de kallas här hemma, från en av de amerikanska arméflygvapnets baser i Tyskland besökt Bromma på uppdrag av Luftfartsstyrelsen. Anledningen till visiten har varit att vissa prov skulle utföras på bana 13—31. Enligt uppgift från de i experimenten »inblandade» har proven varit mycket tillfredsställande.

Safiren gör entré i flygvapnet

Flygstabens flygavdelning, det vill säga den s. k. fjärde divisionen på F 8 vid Barkarby, är en institution som sörjer för flygskicklighetens bevarande hos de officerare inom flygvapnet som har stillasittande arbete på Flygstaben eller Flygförvaltningen i Stockholm. Personalen på divisionen tillhör dock F 8 vars chef är överste L. Hägglöf. Det omfattande flygschema som varje månad måste upprättas är lagt i händerna på divisionschefen, förvaltare G. A. Andersson, som ser till att varje man får erforderligt antal flygtimmar per månad. Före varje flygning erhåller den grupp officerare som står i tur på schemat en redogörelse för de närmaste timmarnas väder av meteorologen och andra uppgifter som är nödvändiga under det i allmänhet timplånga uppehållet i luftrummet kring Barkarby.

Till för någon tid sedan har divisionens flygmateriel haft en ganska heterogen sammansättning, Sk 12, Sk 14, Sk 15 och Sk 25, uppblandade med några enstaka J 9:or eller B 5:or. Flygvapnet beställde i tid ett tiotal Safiren avsedda att användas bl. a. som sambands- och träningsplan. Sex av dessa har för någon tid sedan tillförts fjärde divisionen och de återstående fyra väntas bli klara inom kort.

De officerare som flugit Safiren är förtjusta i »kärran» och dess egenskaper, lika väl som markpersonalen är det på grund av dess sunda och enkla konstruktion.

Här sätter sig major Norén tillrätta i Safiren för att göra en tripp i luftrummet över Barkarby.



Västkustflyg

kallar sig en sammanslutning av tre svenska flygbolag — Skandinaviska Aero, Svensk Flygtjänst och Ostermans Aero — som i sommar gått samman och startat en slags semesterflygservice på västkusten. Bolagen har på Torslanda stationerat ett antal plan, som vid varje ankomst av trafikplan eller tåg i Göteborg står färdiga att föra sommargästerna ut till badorterna längs västkusten. För detta ändamål har SAA satt in en Norseman på flottörer, Ostermans en Seabee och Svensk Flygtjänst en Fokker F VII. Flygplanen utför givetvis även taxi-flygningar vilka med de olika flygplantyperna kostar följande per flygkilometer: Norseman och Fokker 1:80 samt Seabee 1:20 kr.

För enkelhetens skull har de tre bolagen enats om särskilda standardpriser för flygningar mellan de mest »utsatta» platserna Smögen, Lysekil, Gravarne, Uddevalla,



Västkustflyg landar i Lysekil, t. v. SAA:s Norseman och t. h. en Osterman-Seabee.

Fjällbacka och Fiskebäckskil. Torslanda—Lysekil kostar 31 kr., Torslanda—Smögen 38 kr., Torslanda—Fjällbacka 45 kr., Lysekil—Smögen 15 kr., Lysekil—Fjällbacka 25 kr. samt mellan Smögen och Fjällbacka 15 kronor.

Uppackning i Gävle



Gösta Forslund Aviation i Gävle hör till de svenska firmor som hittills lyckats bäst med sin amerikanska sportflygagentur, i detta fall den eleganta och lättflugna Cessna 140. Bland de som nyligen skaffat sig dylika plan är Stockholms Flygklubb (2), direktör E. Nordin, Stockholm, intendent Ulf Hedberg, Örnköldsvik (på flottörer) samt ingenjör Rolf Aleman, Borlänge. Här ses två Cessna 140 och en Cub utanför hangaren på Avans flygfält. Flygplanen uppackas och förtullas i Gävle och fraktas sedan på specialbyggd lastbil till Tönseth & Co i Stockholm där fullständig montering äger rum. Provflygning och besiktning sker på Bromma.



Hilda Öhman har betydligt svårare att ta sig fram till fots. I luften gick det ju som en dans, sade hon, när hon steg ur efter flygfärden högt över Kringelstadens fjärdar. Kapten Ahrenberg lotsade henne försiktigt över på terra firma.

Mormorsmor sticker till vädern

Än lever friska takter! Eller vad sägs om en pigg åldring på 95 vingar, som helt plötsligt kommer på idén att nu ska det flygas och som också vet att göra allvar av sin föresats? Det var just, vad Hilda Öhman från Södertälje gjorde, och så hände det sig att Ahrenbergflyg skickade en av sina luftdroskor till kringelstaden för att avhämta den käcka flickan.

— Är inte tant skraj nu? förhörde sig kapten Ahrenberg, som var älskvärd flygvärd på turen, men den som inte var »skraj» det var Hilda Öhman från Södertälje. Hon stornjöt under flygfärden, och finge hon som hon ville, skulle hon gärna ta en daglig tur, om det bjöds.

Förhistorien till den åldriga damens luftfärd är ganska pittoresk. Ahrenberg hade på omvägar hört talas om den pigga tanten, och så beslöt han att ge henne en gratistripp, när det passade sig. Hela familjen steg ombord med barn, barnbarn och ett litet barnbarnsbarn, och lita på att samsan var den allra bästa ombord. Och när den allra minsta i sällskapet visade sig rädd, då planet sköt upp i luften, var det 95-åringen som hade de tröstande orden:

— Tjura nu inte, det här är bara skoj!

Och så tar vi säkerhetsbältet på, kommande kaptenen inför starten. Det var ett betydelsefullt ögonblick för 95-åringen, som stack till vädern för första gången i sitt långa liv. Och man sitter lika bekvämt som i hästdroskorna på gamle kungens tid, sade hon.





Pelle Bergendorffs »Lärka» var det enda svenska sportplanet på det internationella rallyt i Derby.

I sommar ordnas det internationella flygdagar, tävlingar och sportflygarträffar litet varstans i Europa och intresset för dessa evenemang är givetvis stort även bland svenska sportflygare. Man vill ut och

Lär av England:

BORT MED FLYGDAGARNA!

Svensk sportflygare kommer med nya impulser

se hur andra har det, knyta kontakter och få nya friska idéer. Att vi svenskar verkligen har en hel del att lära oss i fråga om sportflyg kunde också stockholmarna Pelle Bergendorff och Pelle Lindman som tillsammans med »Lärkan» SE-ANY svarade för det svenska inslaget på det första internationella rallyt i år i England konstatera.

— Det var en imponerande syn att se över 140 sportflygplan parkerade på Burnastonfältet i Derby, berättar ingenjör Ber-

gendorff. Av dessa plan var största delen gäster, de flesta från kontinenten. Danskar-na hade formligen invaderat Derby, ty vart man gick stötte man antingen på en dansk person eller ett sportplan med OY— på vingen. Sammanlagt var där 22 danska flygplan (och endast ett svenskt — skandal!), av vilka de flesta var KZ:or av olika slag samt några Austers och en Messerschmitt Taifun. Belgien representerades av ett tiotal surplus-Cubair, en Auster Arrow samt en Lockheed 14 och i den brokiga samlingen märktes vidare en schweizisk Cessna 120, två tjeckiska Praga Baby och ett segelflygplan av typ Krajanek, en fransk Nord Noralpha och en Caudron Goeland och en kanadensisk De Havilland Chipmunk för att nämna några.

Själva flygdagen ägde rum på en lördag, men redan dagen innan hade deltagarna en liten träff i form av ett cocktailparty som Rolls-Royce bjöd på. Fabriken ligger alldeles intill flygfältet och vad var då naturligare än att man ordnade denna trevliga tillställning, det blev ju effektiv reklam på samma gång. De engelska sportflygarna och våra värdar var överhuvudtaget mycket förekommade och deras gästfrihet visste faktiskt inga gränser. Inkvarteringen var ordnad hemma hos medlemmarna i den lokala flygklubben.

Huvudevenemanget, flyguppvisningen, som ägde rum på lördagen omfattade 20 nummer och inte ett enda av dessa upptog längre tid än högst 15 minuter, de flesta var undanstökade på fem minuter. Under de två timmar uppvisningen pågick hände det hela tiden någonting, det fanns inte en enda död punkt och publikens intresse gavs aldrig tillfälle att slappna. Bland de mest intressanta numren kan nämnas en hastighetstävling på triangelbana med fem Miles Magister, avancerad flygning med två segelflygplan, avancerad flygning på låg höjd med en Miles Sparrowhawk samt överflygning av ett plan från varje nation. Vidare var det meningen att göra en flygning med Bleriots gamla »häck», med vilken han 1909 flög över Kanalen på den fenomenala tiden 37 minuter. Blåsten var emellertid för hård och man fick nöja sig med att bara taxa omkring på flygfältet, men även på detta sätt gjorde det gamla tekniska undret av pianotråd och duk från flygets barndom ett trevligt inslag och väckte givetvis berättigad muntherhet. Som kontrast kan nämnas att Gloster Meteor IV som även visades under flygdagen avverkar sträckan över Kanalen på två minuter. En De Havilland Chipmunk höll sedan på att vända ut och in på åskådarna under en strålande uppvisning i avancerad flygning i den högre skolan. Men »dagens nummer» gjordes i alla fall av en Vampire som presterade något av det mest nervpirrande som någonsin skådats i fråga om luftakrobatik.

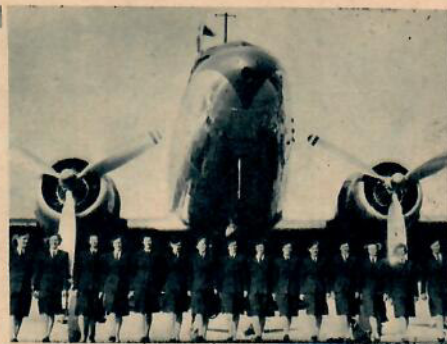
På kvällen hölls sedan en stor bankett för deltagarna och talen var både många, långa och vackra, som sig bör på en engelsk tillställning. Den engelska luftfartsministern lord Nathan, som var en av hedersgästerna, (Forts. på sid. 26.)

KÖPENHAMN SLÅR PÅ STORT

Den vanskliga valutasituationen i Danmark gör det för ögonblicket svårt att ställa en tillfredsställande prognos för DDL:s framtida verksamhet. Utöver det nuvarande linjenätet hoppas man kunna öppna trafik på Lissabon, Barcelona, Madrid, Rom, Athen, Ankara, Cairo, Nairobi och Johannesburg, varav flera möjligen redan i sommar. På dessa långdistansrutter räknar man med att sätta in Vickers Viking, av vilka DDL beställt fem exemplar. Tre av dessa har redan levererats och resten följer under sommarens lopp.

Trafikens enorma uppsving på Köpenhamns Lufthamn har medfört kravet på stora utvidgningar, såväl av flygfältet som av administrationsbyggnader, hangarer och verkstäder. Generalplanen för Köpenhamns Lufthamn visar ett luftfartskomplex av mycket stora dimensioner. Det kommer med tiden att växa upp en hel stad i Kastrup med egna tåg-, buss- och spårvagnsförbindelser direkt med Köpenhamns centrum, utvidgade verkstäder, moderna administrationsanläggningar och bostäder för de anställda. Många av dessa planer måste emellertid vila på grund av efterkrigstidens besvärigheter. Det är knapphet på såväl byggnadsmaterial som på arbetskraft och det är endast de absolut nödvändiga utvidgningarna som för närvarande kan genomföras.

För ögonblicket arbetar man med förlängningen av den nordöst-sydväst-gående startbanan från 1 850 till 2 250 meter. Efterhand som förhållandena medger kommer också förlängning av övriga banor att företas liksom anläggning av nya. I övrigt håller man på med att uppföra två nya hanga-



15 av DDL:s smilande flygvärldinnor prydligt uppställda framför bolagets DC-3:a »Gorm Viking».

rer, varav den ena blir reparations- och verkstadshangar och den andra driftshangar.

Den nuvarande administrationsbyggnaden kommer redan i sommar att byggas till och i övrigt söker man avhjälpa utrymmesbristen för bolagets administrativa personal med baracker, finska trähus etc.

Inom DDL:s tekniska avdelningar arbetas det intensivt på en rationalisering av arbetet efter de erfarenheter som gjorts under de två första efterkrigsåren. Bland annat kommer under sommarens lopp en total omläggning och förenkling av arbetsgången i motorverkstäderna att genomföras.

DDL, som drabbades hårt av ockupationen och vars personalstab ett tag var nere på 97, har i dag nära 1 600 anställda. Den snabba utvecklingen har inte haft någon oförmånlig inverkan på kvaliteten av det presterade arbetet, och det är med stolthet bolagets ledare, ingenjör Per Kampmann, som representant för halvannat tusental målmedvetna danskar, kan konstatera att DDL i dag är ett av Danmarks största affärsföretag, ett bolag som i högsta grad har karaktär av nationell verksamhet.

DDL:s första Vickers Viking »Alf Viking» under en provtur med vänstermotorn stoppad och den fyrbbladiga propellern flöjlad. Sammanlagt fem plan av denna typ har beställts av DDL.



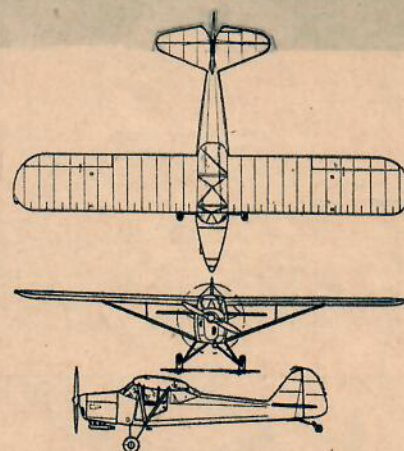


Auster V Series J/1 Autocrat

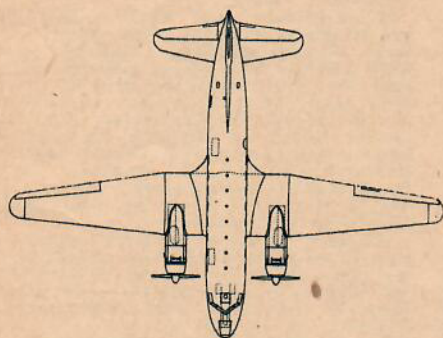
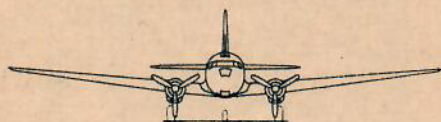
Auster Aircraft Ltd var den första brittiska flygplanfabrik som efter kriget kunde presentera ett sport- och skolflygplan i en för klubbar och privatflygare överkomlig prisklass.

Auster Autocrat har flygkropp och stjärtparti i svetsade stålrör med dukklädsel samt vinge i trä och duk. Motorn är en 100 hk fyrcylindrig, inverterad, fast träpropeller. Austerfabriken representeras i Sverige av Ostermans Aero AB och priset på Autocrat i standardutrustning är c:a 20 000 kr.

Data och prestanda: Spännvidd 10,97 m, längd 7,11 m, höjd 1,98 m, vingyta 17,13 m², tomvikt 477 kg, max flygvikt 840 kg, vingbelastning 49 kg/m², effektbelastning 8,4 kg/hk, toppfart (2 600 v/min) 185 km/t, marschfart (2 200 v/min) 100 km/t, stighastighet vid marken 3,5 m/sek, vinkningsfart (vid max flygvikt) 45 km/t, startsträcka (775 kg flygvikt och 2,3 m/sek) 140 m, landningssträcka (d:o) 90 m, längsta flygsträcka (utan extrabränsle) 480 km, längsta flygsträcka (med 56 kg extrabränsle i stället för bagage) 800 km, topphöjd 4 000 m och bränsleförbrukning (2 200 v/min) 21 l/t.



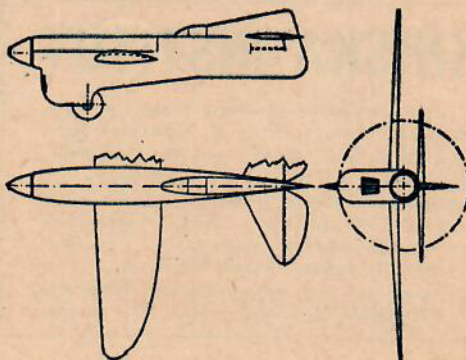
Klipp här



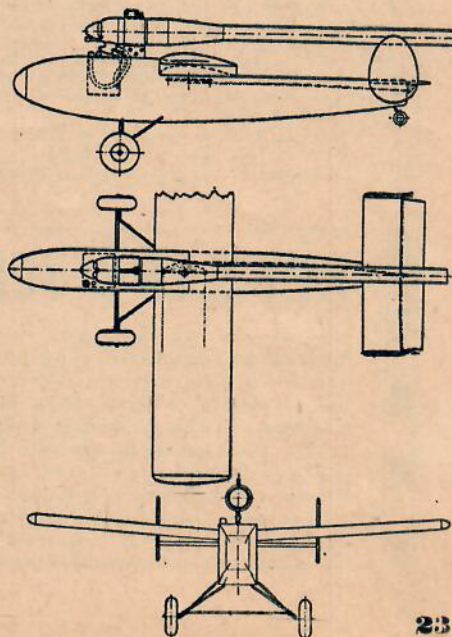
Treplansskiss av SAAB-90 Scandia med de nya motorgondolerna.

U-kontrollen

Det ser ut som om U-kontrollflygningen numera vore den enda formen av modellflyg som för närvarande odlas i Amerika. Man arrangerar stora tävlingar flera gånger om året, där deltagarantalet kan stiga ända upp till 500—600, och priserna skäms inte heller för sig. Vad sägs t. ex. om en spritt sprängande ny Ercoupe som första pris! Resultaten har också stigit med våldsam fart och det amerikanska hastighetsrekordet för linstyrda modeller lär för närvarande ligga på något över 200 km/t. Man flyger även med reaktionsdrivna modeller men dessa har ännu inte riktigt slagit igenom. På ritningen här nedan ses en av de bästa amerikanska modeller i denna kategori. Planet heter



»Minijet» och har gjort hastigheter på bortåt 170 km/t. Den andra ritningen föreställer en vacker representant för de bensinmotor drivna U-kontrollmodellerna. Den heter »Rebel Racer», har en spännvidd av 540 mm, är utrustad med en 5 cm⁸ Forstermotor och väger 658 gram, vilket ger en vingbelastning av 95 g/dm². Modellen har nått en hastighet av 187 km/t.



BOMBFLYGARNA...

Forts. fr. sid. 18.

första krigsåren, det var omöjligt att under uppehållet mellan två pass utbyta genomvåta kläder med torra.

Vi hade aldrig mera än 250.000 män och kvinnor anställda vid Bomber Command, så att siffran på omkring 80.000 förluster i döda kan ge någon föreställning om vad denna personal hade att utstå för att vidmakthålla en offensiv, för vilken det övervägande flertalet benådades med »Försvärs»-medaljen.

Jag vet att bland dem som tillerkänts detta nådevärdmärke detta varit och är föremål för mången bitter anmärkning, och jag delar fullständigt deras åsikt. Alla skrivbords-, slaktare och bagare vid etappförlästen hos arméerna på andra sidan havet fick sin fälttågsmedalj.

Varje befälhavare efter varje krigsföretag måste ställa sig själv den frågan, om de uppnådda resultaten motsvarat förlusterna eller inte.

Det enda svar som vanligen kan ges är att hänvisa till det bidrag ifrågasvarande krigsföretag gav åt slutsegrarna. Och det är ofta möjligt att — såsom fallet är beträffande de flesta fälttågsoperationer i kriget 1914—1918 — framlägga skäl som talar för att segrarna skulle ha kunnat vinnas billigare med andra medel.

Men utan undantag var syftet med våra bombföretag att minska förlusterna vid samtliga försvarsgrenar eller för civilbefolkningen — såsom vid anfallen mot V-vapnets industrier och avskjutningsstationer — och i nära nog vartenda fall nådde våra operationer bevisligen detta syfte.

Utan bombvapnets ingripande i invasionen i Europa skulle denna säkerligen ha förvandlats till historiens blodigaste fälttåg, naturligtvis för så vitt den icke misslyckats redan från början.

Före bombföretagets början torde anfallen vid Caen ha kostat armén lika många människoliv som vilket stort slag som helst under första världskriget, och erövringen av kanalhamnarna, landstigningen på Walcheren och övergången av Rhen var alla företag som hade kunnat genomföras endast med de

största offer, om de icke understöts av flyget.

Men under förhandenvärande förhållanden erövrades dessa oerhörda starka ställningar med förvärande små förluster, och vid t. ex. Le Havre, som togs efter en veckas bombning, togs 11.000 fångar mot en förlust av 50 allierade soldater.

Sjöslog mellan moderna slagskepp, som är konstruerade att inte sjunka förrän de förvandlats till rödgöddade småttugnar, är ofta obeskrivligt fasansfulla. Några få bomber mot den tyska flottan i dess baser bidrog till stor del till att göra slut på en sådan krigsföring.

Det är svårare att beräkna i vilken utsträckning vår stora bomboffensiv mot den fiendtliga hemorten sparade människoliv vid våra krigsstyrkor på alla olika fronter genom att beröva fienden både vapen och folk. Men ingen kan betvivla att besparingen i människoliv var oerhörd stor. Och offensivens följdverkkan, att tyska flygstyrkor drogs från slagfältet och under krigets senare skeden sattes ur stånd att bomba England måste uppenbarligen ha sparat oräkneliga människoliv.

Därför råder det inget tvivel om att var och en av de 80.000 döda vid Bomber Command, räddade många av sina landsmän genom sin död. Men framför allt måste ställas det bidrag alla våra mångskiftande företag lämnade till de allierades slutliga seger.

(Forts. i nästa nr.)

TUNGVIKTARE FRÅN...

Forts. fr. sid. 24.

Men innan han tar kvällsflyget hem igen hinner vi be honom tala om vad han har haft för avsikt med att ta certifikatet.

— Man har ju sina affärsresor, menar han. Om det är någonting som norrlänningen har lärt sig att få respekt för, så är det avståndet. Samtidigt som det är Norrlands största tjusning, så är det något av en förbannelse att ha så långt till alltting. Jag har redan länge haft ett par Cubar, men nu måste jag ju lära mig att flyga dem själv. För övrigt är behovet av flyg därhemma så stort, att jag funderar på att utöka min bilaffär och ta en agentur för något lämpligt flygplan. Det är nämligen inte bara behovet av flyg, som är stort i Norrland, det finns också ett oerhört intresse för allt som rör sig i luften.

Under tiden som vi pratar, hänger eleverna i luften i Cubar, Avstrar och en Ercoupe. Dessutom är Vera Strodl över fältet och rundflyger. Emellanåt sticker en SG eller en Grunau Baby upp i en vinkelstart, och Bartlissan står redan ut vid märket och känner sig som en trafikledare av stort mått.

Men en fråga har vi inte fått svar på. Vad är det för folk som söker sig till en badort för att skaffa flygutbildning? För man något intresset av att det är en sly-flygskola där badgästerna med bättre inkomster roar sig? Vi frågar läraren i teoriundervisningen, herr Sven Carlin, om saken. Han har haft tillfälle att känna eleverna på pulsen.

— Något överklassens utjättningsmedel kan man då minst av allt kalla flygskolan. Visserligen har vi elever med stora affärsrörelser eller andra goda inkomster bakom ryggen, men vi har också arbetare, studerande ungdomar och flygbitna pojkar som inte ännu är något annat än flygbitna. Men antingen de skaffar sitt certifikat för att ha det för nöjets, sportens eller affärsresornas skull går de in för studierna med samma allvar. Under

kursens gång är eleverna bara karakteriserade av ett enda drag, och det är flygintresset. Och det är detsamma om eleverna kommer från översta Norrland eller från södra Sverige. För närvarande har vi en gedigen provkarta på landets olika dialekter.

Så återstår det endast att göra sällskap med en samling elever som har uppehåll i flygningen och naturligtvis söker sig bort till den närbelägna badstranden för att diskutera sina erfarenheter från högre rynder.

ELD OMBORD

Forts. fr. sid. 13.

från Casablanca! Nödlanda? Nej, vågorna är för höga. Alltså: Hålla ut! Besättningen klamar sig fast vid ordet.

Klockan 16,43 står motor 4 åter i lägor. Genom motvinden, som mångdubblas genom farten, drivs propellern att rotera att snabbare. Navet och propelleraxeln har tydligen bockats och med ett tjugendal ljud gnisslar navet mot motorkåpan. Metallen blir rödgöddad genom friktionen och antänder oljan, som sprutar ut. En steward rapporterar att vingens metallhölje håller på att svälla betänkligen bakom motor 4. Ett nytt riskmoment dyker upp: genom »fartvinden» finns faran att en del av metallhöljet rivs bort...

Klockan 16,55 meddelar en radioreport från Lagens och Port-Lyautey, att ett undsättningsplan är på väg. En halv timme flyger F-BAZC nästan i höjd med de högsta väggkammarna. Det är omöjligt att lämna en korrekt position, planet är alltför ostabilt. Klockan 17,20 passerar planet på lag höjd över en fraktångare, som anropas men ej lämnar något svar. Ett ögonblick överväger Lechevalier en nödländning. Skall han försöka göra en nödländning, offra sin maskin men möjligen rädda passagerarna. Eller skall han trots alla risker fortsätta flygningen? Han tvekar inte länge. Med två motorer bör det vara möjligt för honom att nå fastlandet. Alltså fortsätter han.

Klockan 17,35, aderton minuter efter det att Casablanca vidarebefordrat flygplanets SOS-signalerna börjar högra ytermotorns propeller, som roterar med vidgöddande nav att böja sig inåt. Plötsligt slits den loss och slungas mot propellern och inermotorn. Hela flygplanet skakar våldsamt, nu brinner även inermotorn, eldsläckningsapparaterna är tomma och när motorn i samma ögonblick »skär samman» uppstår häftiga och farliga vibrationer. Trots pilotens ansträngningar driver maskinen mer och mer ur kursen. Mekanismerna spjarrar olje- och besintillförseln till motor 3, lyckas »flöja» propellern. Lechevalier ger order om att stolarna i genomgången från cockpiten och till kabinen skall avlägsnas. Han har givit upp varje tanke på att kunna nå kusten. Han vänder sig till sin andrepilot och säger: — Gå akteröver, här kan du ändå inte göra någon nytta. Men andrepiloten rör sig inte: — Jag stannar, säger han enkelt. Ett bevis så gott som något på besättningens samhörighetskänsla. — Från det ögonblicket blev vi »du», sade Lechevalier senare.

Gyroskopisken visar sig även vara defekt och tvingar piloten att flyga efter sikte. Så länge skymningen låter Lechevalier skönja havet kan han hålla planet nägorlunda i rätt kurs. Men snart börjar det mörkna. Klockan 17,45 uppnår F-BAZC första radiokontakten med det utsända räddningsplanet. Blotta kontakten skänker ny tillförsikt och några minuter senare upptäcker Lechevalier positionsljusen på flygbåten PBY »Catalina». Nu blir det lättare att navigera och manövrera planet, ty flygbåtens gröna och röda ljus får tjänstgöra som horisont.

Klockan 19,25 får telegrafisten radiotelefonkontakt med Casablanca. Den mänskliga rösten tycks bringa målet inom räckhåll. Ännu ett räddningsflygplan siktas — en flygande fästning: det flyger 1.000 meter högre än F-BAZC och är redo att vid en katastrof kasta ned räddningsbåtar till passagerare och besättning.

Men nu befinner sig Lechevalier blott 80 kilometer från Casablanca, snart skymtar han fyren och rutinmässigt kan radiotelegrafisten gista den beräknade ankomsttiden: ZC QAA CNCA 20 h 20.

Klockan 20,20 beräknar Lechevalier landa. Klockan 20,10 dånar han också fram över stadens ljushav och strax därpå ligger flygfältet med dess ljusmarkerade startbanor upp. Förstapiloten ger order om att samtliga passagerare skall placera sig så långt tillbaka i kabinen som möjligt och för säkerhets skulld placeras de på alla tillgängliga filter



Äntligen en verkligt högklassig gummi-motordriven tävlingsmodell som redan visat sig på styva linan vid flera tillfällen. En modell som kommer att vinna många tävlingar.

Komplett byggset med allt material av bästa kvalitet. Bland annat medföljer färdiga sprygar och roder, lister, flak, japanpapper, ritning m. m., men ej gummi-snodd. Spv 88 cm. Endast Kr. 5; 50.

Gummisnodd av bästa kvalitet 30 öre pr m. Rekvisera AMIGOS och ni kommer att bli stormförtjust!

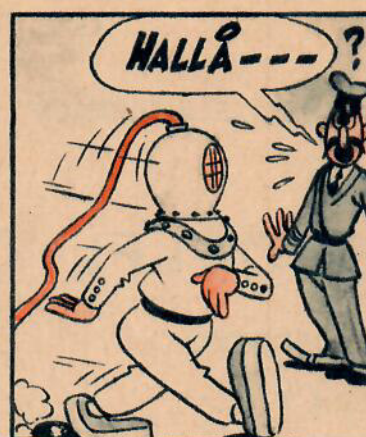
MODELL-SPORT

Box 98 Tel. 9 57 Falkenberg

NETZLERS TEKNISKA INSTITUT

Linnégatan 4 (vid Järntorget), Göteborg - Inspektor Professor Gösta Bodman. VERKMÄSTAREEXAMEN: Från dagskolan efter 4 (resp. 8) månaders kurs, från aftonskolan efter 8 (resp. 12) månaders kurs i Väg- och Husbyggnads-, Motor-, Maskin-, Elektro-, Kemi- samt Värme- och Sanitetsteknik facken och Specialkurs i Radio. Fackskola i Skeppsbyggeri. Elektr. Installatörskurser under Kungl. kommerskollegli kontroll. Enda tekniska institut i västra Sverige som har ingenjörskurser som överbyggnad på Verkmästareexamen BADE i en dag- och en aftonskola med examen på kortaste tid. Senaste läsåret 563 elever.

Nya verkmästarekurser börja den 19 augusti och nya ingenjörskurser börja den 25 aug. Begär prospekt. Angiv om möjligt vilket fack som önskas. Tel. 14 59 30.



och kuddar för att lindra stöten om landningen blir för hård. Mekanikern försöker få ut landningsställens med hjälp av en handpump, men endast två lampor blinkar klart. Det högra hjulparet står inte att rubba. Skall Lechevalier då tvingas att göra en buklandning och tvingas kvadda planet ytterligare. Han gör en ny sväng över fältet och äntligen lyckas mekanikern få ut det motspänstiga stället. Planet sänker sig över landningsbanan. Farten är 240 kilometer i timmen. Det blir inte tal om att fälla ut

vingarnas båda klaffar, ty dels skulle de med handkraft fällas ut alltför långsamt, dels skulle deras utfällande innebära en ny fara om planet skulle tvingas att lyfta på nytt. Med svindlande fart närmar sig planet landningsbanans ljusrampar... Med lugn röst avläser mekanikern hastighetsmätaren: 159... 150... 155... 153... 149... 147... Nu tar flygplanet mark, men stöten är inte häftig. Olyckligtvis är sporrhjulet blockerat och Lechevalier kan inte hålla maskinen på den cementerade landningsba-

nan. Med hög fart rullar han ut på gräsmattan. Med all kraft trycker han på hjulparens bromsar, farten minskar och Constellation F-BAZC står sekunden efteråt stilla. Äventyret är över...

Hela flygfältet är i rörelse. Brandbilar, ambulanser och en väldig människomassa trängs kring flygplanet. Brandsoldaterna har sina slangar i ordning, lugnt stiger Lechevalier ur planet och besiktigar de skadade motorerna.

(Fritt efter Interavia)

Austern gjorde stormsuccé!



AUSTER

— den sensationellt enkla, vackra och välflygande skalamodellen — helt i balsafanér. Spv. 440 mm.

Konstflyger med rörliga roder och vingklaffar.

Klubbar erhålla rabatter enligt särskilda villkor.

NORRLANDS MODELLFLYGINDUSTRI
Vasagatan 4 Umeå

Sänd mot postförskott + porto:

.. st. Auster å 4: 85, .. st. Balsalim (25 gr.)

0: 50, st. Katalog(er). Rek. vär nya katalog. 30 öre i frimärken medskickas till porto och exp.

Nama

Adress

Postadress Fl. 15-47

TRANSPORT-FÖRSÄKRINGAR

— av alla slag —



ATLANTICA

GÖTEBORG • STOCKHOLM

Västkustsommaren och SEGELFLYG i Varberg 1947

— en utomordentlig kombination!

Förstklassig materiel och erfarna
lärare. Kurser pågå hela sommaren.
Begär prospekt från Segelflygskolan

Box 89 Varberg

Gynna VÅRA ANNÖNSÖRER!



Chrisliemärket garanterar god kvalitet
och passform, stil och elegans på päl-
sar, sportjackor, handskar och mor-
gonskor.

**Örebro
Sport- & Bilekipering**

Markgatan 18 — Örebro

LUFTENS...

Forts. fr. sid. 16.

I hjärtat av Paris — i närheten av Depu-
teradekammaren, figurligt talat vägg i vägg
med franska utrikesdepartementet, i skuggan
av Invaliddomen och endast något hundrat
meter från Place de la Concorde — slog man
i höstas upp portarna för något som man
kallade »La Gare Centrale Aérienne de Paris».
Och vilken centralstation!

Man annekterade helt enkelt en »vanlig»
centralstation, Gare des Invalides, och gjor-
de den till en luftens dito. Men inte så att
man för den skull portförbjöd tågtrafiken.
Var lugn gamle älskare av Versailles! För-
ortsstågen går fortfarande till Ludvig XIV:s
magnifika residens. Liksom métroen fortfa-
rande dånar i dubbel mening i underjorden.
Air France ockuperade »bara» två tredjedelar
av Gare des Invalides jättekomples. Och man
konstaterar att dessa två tredjedelar innebar
att Air France mitt i Paris — på Quai d'Orsay
— fick en yta av runt 17 000 kvadratmeter.

Man tycker att det franska civilflyget
knappast skulle känna sig trångbott på den
imponerande areal, och man är det inte
heller — ännu. Men civilflygets utveckling
går med sjumillsteg. 1939 befordrade Air
France och »connected lines» 20 000 passag-
rare i december. 1945 var passagerarefrekven-
sen den dubbla, men redan i julmånaden 1946
beräknade man — i underkant — att minst
80 000 människor cirkulerade på och genom
de där 17 000 kvadratmeterna.

Det sägs att jorden har krympt genom fly-
get. Här har man hela världen i ett nötskal.
Och det är ett både komfortabelt och intres-
sant nötskal som man träder in i på »La
Gare Centrale Aérienne de Paris». Den gamla
järnvägsstationen, som började byggas redan
1897 för att vara färdig till Parisutställningen
1900 har blivit Paris flygcity, just nu det
modernaste i världen.

De 17 000 kvadratmeterna har sorterats på
två etage: ett i gatans plan och ett om man
så vill »en trappa ner». Gatuvåningen påmin-
ner om vårt eget Centralen i Stockholm
med biljettluckor, poletteringsdiskar, upplys-
ningsbyråer etc. En trappa ner ligger restau-
rang, bar, turistbyrå, passkontroll, polis samt
själva perrongen, om man så vill. Ty här-
ifrån går man direkt ut till de bussar, som
för en till Le Bourget eller till storflyg-
fältet Orly. Det gäller bara att kliva på bus-
sen — och givetvis på rätt buss! — så är man
på mindre än en halvtimme på ettdera Bour-
get eller Orly. Hade stationen och flyget
funnits på Ludvig XIV:s tid kunde solko-
ningen bekvämt satt sig på tåget i Ver-
sailles, klivit på en buss på Gare des Invali-
des och fortsatt via Le Bourget eller Orly
till San Francisco eller Casablanca, till Sai-
gon i franska Indokina eller Sidney. En
svärmisk Pompadour kunde från Montpar-
nasse eller Montmartre under samma premis-
ser ha tagit underjordiska järnvägen. Och så
kunde de utan att behöva gå ut i det fria
mött den höge monarken i den trivsamma
baren och hade »Gula änkans» funnits då, så
kunde de ha skålat för en lycklig resa i ba-
ren en trappa ner tills en distinkt högtalare
hade upplyst dem om, att nu var det hög
tid att gå till den väntande bussen på den
överbyggda perrongen, för att en halvtimme
senare fortfarande »störskodda» — kanske på
en röd matta — stiga upp i en Strato-cruiser.
För man får väl förutsätta att Ejortonde
Ludvig, i den mån han nu hade levat, hade
haft en sådan till sin disposition.

Reslektyr kunde kammarherren ha köpt i
»Centralens» bokhandel och hade Pompadour
glömt sin puder dosa eller sina reseffekter, så
ligger det ett välförsett franskt NK en
trappa ner. Under tiden kunde ju solkonung-
en ha gått och rakat sig — till höger om
rulltrappan — tagit en snabb bastu eller
gått in på telefonstationen och begärt ett
radiosamtal på någon av mellanlandnings-
platserna. Hade han råd — och det får man
ju förutsätta att Ludvig XIV hade, helst
som han ju mera sällan betalade sina räk-
ningar — så hade han fått kontakt med
praktiskt taget vem som helst på hela jord-
klotet på några få minuter.

Men nu går bussen! Eftersom dessa rader
inte har skrivits av Solkonungen och inte ens
av hans handsekreterare, så följer vi inte
riktigt det nyssnämnda programmet. Vi tar
bara lugnt vår lilla svinladersportfölj, när
högtalaren annonserar att direktplanet avgår
till Stockholm om cirka fyraofem minuter
och att det är tid att gå ut på perrongen
och ta plats i bussen till Le Bourget.

Men även en lilla Solkonung har möjlighet
att i det dystra december få göra en Sol-

skensflygning Le Bourget—Bromma. Och våra
dagars fräscha Pompadour är smärt, vältrim-
mad, pigögöd, tjänstvillig och presenterar sig
som flygvärdinnan Jansson. En Nordens fran-
syska. Med skäns accent!

Torsten Flodén.

NORSKT SPORTFLYG...

(Forts. fr. sid. 17.)

med färsk lax. I övrigt driver Vingtor kom-
binerad gods- och passagerartrafik både i in-
och utlandet.

Skeppsredaren Ludvig G. Braathens firma
S. A. F. E. bedriver charterflygning i stor
internationell stil. Dess tre Skymasters flyg-
ger både till Afrika och Asien och har änd-



Här har ett av Wideröes taxiflygplan flugit
upp några slalomakare till en fjälltopp.

station i Hong Kong. Längre fram ämnar
man sig förresten även till Sydamerika.

Civilflyget i Norge tycks alltså gå en ny
era till mötes. Framtiden är ljus. Man dispo-
nerar över en stor stab unga, mycket dukt-
iga flygare och sjöfartens ledande personer
har tillit till flyget som transportmedel. Oftast
är det också skeppsredare som står bakom
de nya flygbolagen. Skillnaden mellan skepps-
fart och luftfart är inte stor, sett med re-
darnas ögon... och skeppsfart, det är ju en
sak som man förstär sig på i Norge.

LÄR AV ENGLAND...

Forts. fr. sid. 22.

yttrade vid ett tillfälle bl. a. att hans mål
är att varje engelsk medborgare skall få,
om han vill, möjligheter till flygtutbildning,
det må sedan gälla modell-, segel- eller mo-
torflyg. Det kommer säkert att dröja ännu
åtskilliga år innan vi nått så långt, men
staten har sportflyget i sin åtanke och den
tid kommer en gång att randas då varje
engelsman som vill sportflyga även skall
få det. Att det blev våldsamma applåder
och allmänt jubel behöver inte särskilt på-
pekas.

Om man nu jämför en engelsk flygdag
med våra svenska motsvarigheter är skill-
naden markant. De engelska flygdagarna är
framför allt flygarträffar, de har kommit till
mera för sportflygarnas egen än för publi-
kens skull. Man betraktar en flygdag inte
som någon direkt propagandatillställning och
arrangörerna anstränger sig heller inte för
att samla ihop väldiga åskådarmassor utan
ser i stället till att flygarna ges tillfälle
att träffas. Det är just denna personliga
kontakt sportflygare emellan och den sam-
hörighetskänsla som denna skapar som är
en av huvudförutsättningarna för att det
skall bli någon trivsel och geist inom sport-
flyget. Någon business gör de engelska flyg-
klubbarna sällan på sina flygdagar. Biljett-
priserna är låga och ofta har åskådarna fritt
tillträde till fältet. Vad programmen beträf-
far är det civila inslaget alltid dominerande,
precis som det skall vara.

Man kan med rätta ifrågasätta värdet av
en flygpropaganda som går ut på att samla
tusentals människor på en flygplats, plocka
dem på pengar i form av orimliga biljett-
priser och sedan bjuda på en luftcirkus
som ger de flesta en fullständigt snedvriden
uppfattning om flyget. Ta i stället åskådar-

Utländskt flygfolk vill brevväxla med er!

FLYG:s nystartade brevkлубb har rönt ett livligt intresse och vi har fått massor med brev från svenska ungdomar som vill brevväxla med flygintresserade i grannländerna och det övriga utlandet. Även Ni skall väl vara med! Fyll i kupongen här bredvid, så skickar vi omgående adressen på en utlänning med just Edra intressen.

Våra förkortningar:

- | | |
|----------------------|----------------|
| 1 = Sportflyg | 7 = Trafikflyg |
| 2 = Segelflyg | * = Filleka |
| 3 = Stridsflyg | E = Engelska |
| 4 = Modellflyg | T = Tyska |
| 5 = Reaktionsflyg | F = Franska |
| 6 = Samla flygbilder | |

AUSTRALIEN:

Följande kvinnliga medlemmar av en flygklubb:

- *Joy Haddow, 18 år.
- *Dorothy Heathcote, 17 år.
- *Mary Reed, 16 år.

USA:

Richard Szymanowski, 13 år. 4.

ENGLAND:

Maurice Flower, 18 år. 4.

NORGE:

Ole Fossum, 19 år. 1-2-3-4-5-6.
Knut Juel-Bache, 21 år. 1-2-4.
Dagflin Möller, 18 år. 3-5-6.
Curt Haglund, 16½ år. 2-3-4-5-6.

FINLAND:

Veikko Salo, 19 år. 3-5-6. Önskar kontakt med norsk kamrat.
Allan Ahonen, 20 år. 2.
Gustav Nyström, 16 år. 2-4.
Henrik Kinnula, 17 år. 1-3-5-6.
Lauri Inkinen, 18 år. 1-2-4.
Sven Björkvist, 21 år. 1-2-4.
Torsten Hämelin, 23 år. 3-4.
Erkki Bohm, 25 år. 1-3-4-5.
Nils Wennerstrand, 17 år. 3-4-5-6.

Segelflygintresserade H-fors-svenskar, intresserade av att organisera en förening, kunna meddela sig med Brevkлубben så vidarebefordra vi Edra adresser till uppslagsgivare!

DANMARK:

Poul Nielsen, 17 år. 1-2-3-4.
*Birgit Jørgensen, 16 år. 1-2-3-5.
Poul Clausen, 26 år. 3-4-5-6.
Bent Nielsen, 17½ år. 4-6.
Ole Langballe, 15 år. 1-3-4.
H. Nielsen, 47 år. 1.
Hans Schultz Hansen, 16 år. 1-3-5-6.
Henning Leerbeck, 26 år. 1-2.
Herluf Larsen, 28 år. 1-3-5.
Flemming Leach, 14 år. 3-5-6.
Henry Rasmussen, 13 år. 3-5-6.
Johannes Klindt, 29 år. 1-3-5-6.

na upp i luften med små sportflygplan och visa att flygning inte är någon fakirkonst och flygarna inte mer »hjältar» än några andra människor. När det gäller att göra det svenska folket flygsinnat har också rundflaxet gjort tusen gånger större nytta än all världens flygdagar. Flygdagarnas verkliga uppgift är och bör bli även här i Sverige att samla sportflygarna till gemensamma träffar.

De engelska sportflygarna var även mycket intresserade av det svenska sportflyget, men detta intresse kom att bli ganska pinsamt för oss, berättar ingenjör Bergendorff vidare. Frågor som »har ni aldrig några liknande flygarträffar» haglade över oss och vad skulle man då säga? Det var bara att försöka bortresonera det hela och föra samtalet på andra områden. Det är sannerligen på tiden att försöka få hit utländska sportflygare och ordna med internationella flygevenemang även här. Hur vore det t. ex. att inbjuda ett antal sportflygare från olika länder till en rundflygning runt Sverige. Gästerna kunde ju samlas på någon flygplats i södra Sverige där de möttes av svenska sportflygare som sedan skulle eskortera dem på en lämplig »rund». Hela evenemang skulle inte behöva ta mer än en vecka i anspråk och under den tiden skulle gästerna hinna se en hel del av vårt sommarfagra land. Inkvarteringen skulle ordnas på samma sätt som man gjorde i England, hemma hos medlemmarna i flygklubbar på de platser man besöker. Jag tror att detta är en väg för att verkligen föra sportflygarna i olika länder närmare varandra. Att förverkliga en sådan plan möter givetvis på vissa ekonomiska svårigheter

som inte de svenska sportflygarna ensamma kan gå i land med. Ett sådant evenemang bör dock säkert kunna intressera t. ex. turistorganisationerna ty det är ju ett ypperligt sätt att få turister i landet och när öppnas dessutom helt nya möjligheter för turistväsendet. Även den svenska industrin kan här få möjligheter att göra effektiv reklam för att inte tala om flygförmåna och bensinbolagen. Om sportflyget bara kan få stöd av dessa organisationer och företag, vilket inte torde vara omöjligt, kan vi säkert arrangera en »flygvecka» eller sportflygarträff eller vad man nu vill kalla det som skulle föra oss betydligt närmare det internationella sportflyget och som kanske bättre än mycket annat skulle göra reklam för Sverige och det svenska sportflyget.

Äldst

72-åriga D. Wahlström i Linköping utnämnes härmed till Sveriges äldste helikopterpassagerare. Den pigge åldringen som provade den modernaste av luftdroskar vid en Osterman-turné i Östergötland helt nyligen skriver i ett brev till Östgöta-Correspondenten bl. a.: »Min önskan är att få göra en färd med helikoptern över Sveriges fagra bygder», men eftersom det knappast låter sig göra, har han i stället planer på att snart flyga norrut med ett trafikplan för att se midnattssolen. Gosselennet lever!

TILL FLYGS BREVKLUBB Tegnérsgatan 35 - Stockholm

Namn
Adress
..... Alder
Intresserad av
.....
.....
Jag kan skriva på följande språk:
1 2 3
Jag önsk. brevvin i ett av dessa länder
1 2 3
Jag bifogar 50 öre i frimärken!



FLYGPLANET SE-BFF.

Piper Cub. Gångtid totalt 317 tim. Fpl. grundöversett, motor toppöversyn. Säljes förmånligt.

BERTIL GUSTAVSSON - NÄSSJÖ
Telefon 8 65

Bättre löner

och ändrade anställningsvillkor får försvarets fast anställda manskap från den 1 juli 1947.

Platser finnas lediga hösten 1947 vid armén, flottan, kustartilleriet och flygvapnet.

Upplýsningar lämnas av arbetsförmedlingen, förbandens rekryteringsofficerare och Försvarets Anställningsbyrå, Stockholm 1.



FÖRSVARETS ANSTÄLLNINGSBYRÅ



LUFTFÄRDFÖRSÄKRINGAR

tecknas av följande till Den Nordiska Poolen För Luftfärdförsäkring anslutna bolag

ALLMÄNNA BRAND • AMPHION • ATLAS • BRAND-VICTORIA • EUROPEISKA • FREJA • FYLGIA • GAUTHIOD
GOTHIA • GÖTA • HANSA • HEIMDALL • HERMES • HOLMIA • IRIS • MALMÖ • MÄLAREN • NORDEN • NORNAN
NORRLAND • OCEAN • SECURITAS • SJÖASSURANS KOMPANIET • SKANDINAVIEN • STELLA • STOCKHOLMS
SJÖ • SVENSKA VERITAS • SVERIGES ALLMÄNNA • TRAFIK • VALKYRIAN • WINTERTHUR • ÄGIR • ÖRESUND

Nytt

Från

HELSINGFORS

● Valtion Lentokonehdas (VL) i Tammerfors — Finlands största flygplanfabrik — tillverkar f. n. inga flygplan. Under kriget tillverkades där firmans egna konstruktioner Pyry, Myrsky och Pyörremyrsky, det förstnämnda ett avancerat övningsplan och de båda senare enmotoriga jaktplan. Dessutom tillverkade VL på licens de engelska bombplanen Bristol Blenheim Mk 1 och Mk IV samt de holländska jakt- och lätta bombspaningsplanen Fokker D. XXI och CX. Numera är fabriken hela produktionskapacitet tagen i anspråk för skadestandsleveranser av järnvägsagnar o. d. till Sovjet. Fabriken konstruktionsavdelning arbetar som en slags konstruktionscentral för övriga industrier engagerade i skadestandsproduktionen.

● Den enda tillverkning av flygplan som just nu bedrivs i Finland är koncentrerad till den välkända flottör-firman Veljekset Karhumäki i Halli samt Jämsilä-väskans flygverkstad. Karhumäki-bolaget har under kriget utvidgats betydligt på grund av de omfattande reparations-, montage- och över- synsarbeten som utförts för det finska flygvapnets räkning. De stora svårigheter som Finland har med anskaffning av utländsk valuta har gjort det omöjligt att anskaffa några flygplan utifrån. Det existerar ett flertal bolag och institutioner i Finland som skulle vara i stort behov av flygplan för taxi- och lättare transportflygning. Det är främst av den anledningen som man vid Karhumäki börjat bygga ett högvingsat, stöttat plan som är enmotorigt och stöttat och lämpar sig för post- och personbefordran. Planet har konstruerats speciellt med tanke på att användas under alla förhållanden och kan utrustas antingen med hjul-, skid- eller flottörlandställ.

● Konstruktionsarbetet med Karhu-47, som planet kallas, har utförts på fritid av ett tiotal ingenjörer vid VL. Karhu-47 konstruerades ursprungligen för stjärnmotorn Siemens Sh 14A på 146 hk som tillverkats på licens i Finland. Men då den sovjetryska kontrollkommissionen inte går med på vare sig användning eller tillverkning av motorer och flygplan med tyskt ursprung har denna idé måst skrinläggas och bolaget har tvingats se sig om efter en annan motor. Provflygningen av Karhu-47 beräknades kunna ske under detta år men beror nu helt på när en lämplig motor kan anskaffas.

● Den produktion av flygplan som bedrivs vid segelflygskolan i Jämsilä sysselsätter ett 30-tal man o. omfattar bl. a. tillverkning av fem övningssegelplan av typ PIK-5 och ett mindre antal glidflygplan av typen Harakka II. Dessutom pågår vid Helsingfors Tekniska Högskolas flygklubb konstruktionsarbetet med ett ensitsigt avancerat övningsplan med 100 hk motor samt ett tvåsitsigt skol- och bogserplan. Dessa plan kommer förmodligen att byggas på Jämsilä.

Aviaticus.

SM SLUTADE MED...

Forts. fr. sid. 11.

Molntermiken var det inte mycket att räkna med även om det senare på eftermiddagen förekom några molnflygningar. Torrtermiken var emellertid god och de flesta kunde utföra sina flygningar med marksikt hela vägen.

Med tanke på de gynnsamma förhållandena hade nästan samtliga angivit Norrtälje som mål och av 17 startande var det inte mindre än 12 som flög dit. Det var faktiskt också bara att flyga, ty molngatorna sträckte sig inbjudande i nordostlig riktning och den kraftiga vinden hjälpte till att blåsa i väg den ena Weißen efter den andra mot Norrtälje. Man var också redan från början på det klara med att tävlingen gällde vem som skulle få största höjdvinsten.

På förmiddagen var vinden lite för kraftig och därför ville inte tävlingsledaren, kapten Bunke släppa i väg förarna men på eftermiddagen blev det rusing. På mindre än en timme var alla uppe. Först startade Gösta Brink och det dröjde inte länge förrän han landade i Norrtälje. Barogrammet visade 2 425 meters höjdvinst vilket räckte till en tredjeplacering. »Pelle» Persson visade åter sin fenomenala förmåga att kunna klättra högre än alla andra och blev dagens segrare med en höjdvinst av 2 720 meter.

För dagens längsta flygning svarade Per Larsson som landade i Östhammar efter tillryggalagda 208 kilometer. Han var emellertid tvungen att sätta planet på ett mycket litet och dåligt fält och resultatet blev ett mindre haveri. Skadorna blev dock så stora att man inte kunde reparera dem under tävlingen och därmed var Larsson den tredje i ordningen som avbröt.

Efter fjärde tävlingsdagen hade striden i täten ytterligare hårdnat. Sven Alm låg fortfarande etta med sammanlagt 513,14 poäng före Persson som med sina 490,24 poäng distanserat Arne Magnusson till tredje plats. Skillnaden mellan dessa båda var emellertid inte mer än 9 poäng. Som fyra kom Gösta Brink med 461,59 poäng och på femte plats låg Nils Sonesson med 427,61 poäng.

Tisdagen den 8 juli var åter vilodag men till onsdagen lovade meteorologerna fint väder vilket också mycket riktigt stämde. Det låg moln i flera skikt med basen på omkring 1 000 meter och topparna sträckte sig ända upp till 4 000 meter. Uppvinden i moln var 6–10 m/sek och vinden var sydlig till sydvästlig.

Det blev rusing genast på morgonen men samtliga utom Magnusson, Per Lange och Per Olof Norrby kom ner. Efter en mindre regnskur började starterna igen och alla kom så småningom i väg. Persson var åter i farten i de högre regionerna och nådde en höjd av 2 970 meter. Att det blev dagens bästa höjdvinst tog man vid det laget redan som en ganska naturlig sak — hur vore det väl annars.

En betydligt större sensation var däremot Arne Magnussons fenomenala målflygning till Gävle. Han gick i moln strax efter urkopplingen och flög sedan blint till Uppsala — redan detta en prestation som sannerligen inte skäms för sig. Magnusson flög hela tiden under mycket svåra förhållanden med bl. a. kraftig isbildning. Vid Uppsala fick han dessutom ligga och vänta för en större regnskur men sedan kom lönen för mödan. Efter att regnskuren passerat blev det flint sföres i nordlig riktning och han kunde sedan utan svårigheter ta sig fram till Gävle. Med detta resultat gick Magnusson från tredje till första plats med nästan 100 poängs försprång före Persson som lyckades behålla sin andraplacering. Alm sjönk från första till tredje plats trots en bra flygning som delvis utfördes i ett regnmoln där det egendomligt nog fanns rätt kraftig termik. Även Rune Lundgren gjorde en bra flygning och gick förbi Brink från sjätte till fjärde plats.

På torsdagen regnade det och även på fredagen var förhållandena mycket ogynnsamma. Det fanns uppvindar endast i moln och trots den höga urkopplingshöjden på 800 meter var det ingen som lyckades få anslutning och göra några resultat att tala om. Nästan samtliga kom tillbaka till flygfältet och därför avblåstes tävlingen på eftermiddagen.

Utsikterna för lördagen såg betydligt ljusare ut och senare på eftermiddagen blev det också verkligt önskeväder. Det var inte »lätflugets» tvärtom, men för en skicklig segelflygare och instrumentflygare fanns det goda möjligheter att uppnå verkliga toppresultat. Men även torrtermiken var bra och började bildas redan vid halv niotiden på morgonen.

En av de första som startade var Magnus-

son. Han lyckades få tag på en termikblåsa, visserligen ganska svag men dock bärande, och steg sedan alldeles ovanför fältet till molnbasen. Där gick han emellertid ur för att inte överträda tävlingsbestämmelserna som förbjöd molnflygning inom närzonen och lyckades därefter inte få någon ny anslutning utan landade på fältet. Även Persson var uppe och nosade i ett moln ett tag men även han gick ur och landade. Under tiden hade hans lag åkt ut och när han sedan kom ner fanns det ingen på fältet som skulle tagit hand om planet och hjälpt till vid starten. Brink väntade rätt länge på lämpligt startögonblick men blev sedan i planet — åtföljd av ett dussintal lykosparkar av lagmedlemmarna och »supperts». Han kom i väg bra och sågs försvinna i moln.

Betydligt besvärligare hade då Magnusson som efter sin andra start fick hänga över och i närheten av fältet nästan i en och en halv timme innan han fick ordentlig anslutning.

Vid middagstiden var alla plan i luften utom ett — Perssons Weiße som fortfarande stod på fältet utan startmanskap. Sent omsider kom gossarna emellertid tillbaka och skickade i väg »Pelle» på sin andra start den dagen.

Han hittade en ganska kraftig uppvind i närheten av fältet och efter endast två varv var han i molnet. Där steg han till 4 000 meter och gick på sträcka men tog vägen söder om Hjälmaren. Där sjönk han emellertid ganska kraftigt och passerade Katrineholm på endast 600 meters höjd. Alldeles i närheten i sydostlig riktning hade han ett ganska lovande moln, stack dit och började stiga. Det visade sig vara ett praktfullt cumulonimbusmoln som redan var delvis i upplösningstillstånd men sugat inne i kärnan var det inget fel på. Variometernålen började pendla mellan 5 och 10 m/sek och den kyttiga uppvinden skakade planet ganska kraftigt. Det dröjde inte så länge förrän Persson kom in i ett bättre skyfall inne i molnet och så småningom förvandlades vattendropparna till hagel. Stighastigheten började nu öka och låg tidvis på 15 m/sek och planet slängdes vilt hit och dit i molnets mörka och ogästvänliga inandöme. Så slog det plötsligt en blixst alldeles intill flygplanet. Denna följdes av fler och snart gick blixstarna som ett enda virrvarr av spårsljus omkring Weißen och det började gnistra och spraka ganska obehagligt. Planets metalldelar blev så elektriska att det inte gick att röra vid dem utan att få stötar som nästan förlamade armen. Det kändes som att hålla i ett tändstift på en bil fast stötarna var mycket kraftigare, berättade »Pelle» efteråt. Han fick med tre fingrar hålla i träknoppen som sitter på spaken för att inte komma i beröring med metallen och försökte på detta sätt manövrera planet så gott det gick. Under tiden hade det blivit kraftig isbildning och plötsligt slutade samtliga instrument att fungera, inte ens den elektriska girindikatorn gick på grund av att det blivit lite rost i en kontakt. Under flygningen hade kompassen på grund av elektriciteten fått magnetiska fel och snurrade runt precis hur som helst. Då tyckte »Pelle» det var säkrast att dra sig ur leken, fällde ut bromsarna och kom ur molnet på 8 800 meters höjd — ett nytt världsrekord var faktum! Stigningen från 600 meter till topphöjden hade tagit endast 15 minuter, och ännu på nära 9 000 meters höjd var stighastigheten över 10 m/sek.

Persson hade satt Norrtälje som mål men för att komma dit hade han måst göra ett par molngenomgångar men ville inte ta risken av att genomföra detta med trasiga instrument. Han tog sig i stället ner i en glugg som han hade under sig och kom ut söder om Södertälje. Därifrån var det sedan bara att sätta kurs på Skarpnäck och landa. Därmed var 1947 års SM avgjord och en bättre final hade man knappast kunnat begära. En svensk hade för första gången skrivit segelflyghistoria och gjort det på ett sätt som inte kommer att glömmas i första taget.

Slutresultat:

1. Svensk mästare, Per-Axel Persson, F 5 937,97 poäng. 2. Arne Magnusson, F 21 832,22 p. 3. Sven Alm, F 6 810,57 p. 4. Gösta Brink, F 11 730,95 p. 5. Rune Lundgren, F 1 718,54 p. 6. Lars Sonesson, F 10 680,79 p. 7. Erik Holm, F 14 664,25 p. 8. Alf Hedman, F 15, 621,83 p. 9. Lars Hedén, F 8 608,97 p. 10. Klaus-Erik Engzell, F 7 502,93 p. 11. G. Carlsson, F 13 368,95 p. 12. Sten-Åke Olsson, F 9 340,84 p. 13. Per Lange, F 17 297,99 p. 14. Lennart Nordin, Örebro Flygklubb 262,32 p. 15. Per Olof Norrby, Aeroklubben i Göteborg, 261,17 p. 16. Per Larsson, F 2 217,27 p. 17. A. G. Hultqvist, F 16 212,19 p. 18. Fred Nordholm, Västerås Flygklubb 37,04 p.

KSAA-nytt



RIKSSEGELFLYGTÄVLINGEN:

BJÖRN ANDERSSON GER STOCKHOLM TÄTPOSITION

Men Halle-Hunneberg leder fortfarande i distans

Stockholms Segelflygklubb har nu, främst tack vare Björn Anderssons »världsflygrekordförsök», dragit ifrån ganska avsevärt i höjdmomentet i FLYG:s och KSAA:s Rikssegelflygtävling och leder — som man tycker — betryggande. Men ännu är det långt kvar till den sista september och mycket kan hända än. I distansmomentet leder Halle-Hunnebergs flygklubb i samma suveräna stil tack vare Tore Millings grandiosa Baby-flygning på över 300 km.

Så här ser tabellerna i lagstriden i de bägge momenten ut. Vi påpekar ytterligare att det här endast rör sig om preliminära siffror. De exakta kommer efter tävlingens slut då resultaten hunnit granskas. Vidare bör påpekas, att för varje förare har i höjdmomentet endast medtagits de tre bästa resultaten. Om en förare alltså rapporterat fyra eller fem resultat, så har de sämsta automatiskt gallrats bort. Samma är förhållandet i distansmomentet, där endast varje förares bästa resultat medtagits i tabellen. Av utrymmesskäl har endast de tio bästa lagen i höjdmomentet medtagits. Det kan påpekas att inte mindre än 25 lag nu deltar i höjdtävlingen.

Höjdmomentet, lagtävling:

1 Stockholm SFK (Björn Andersson, 9900, Tage Löf, 5685, Tage Peterson, 3985), 21570, 2 Halle-Hunnebergs FK (Vincent Larsson, 8575, Tore Milling, 3275, Henning Rosengart, 2000), 13 850, 3 Eskilstuna FK, 11 204, (Harry Carlsson, 4500, John Bohman, 4075, Lars

Corell, 2593), 4 Västerås FK (Fred Nordholm, 6185, Erik Vestling 2000, Bengt Norrbäck, 2200), 10 985, 5 Linköpings FK (Sven Österdahl, 4900, Bengt Olov, 3000, Ingemar Kärnell, 1950), 10 450, 6 Ö. Sörml. FK (K. G. Klevstigh, 5075, Eric Pehrsson, 3815, J. Bryant-Meissner, 1450), 10 340, 7 Örebro FK (K. G. Karlsson, 3340, Ann Mari Edlund, 1700, Olov Segerström, 1200), 6 240, 8 Jönköpings FK (Jürgen Cavers, 2875, Inge Persson, 1450, Göte Karlsson, 1240), 5 565, 9 Uppsala FK (Åke Lundin, 2900, Georg Stark, 2150), 5 050, 10 Eskilstuna FK lag II (Clas Ekilund 2180, Erland Olsson, 1300, Stig Bohman, 800) 4 280.

Distansmomentet, lagtävling:

1 Halle-Hunnebergs FK (Tore Milling 18 646, Stig Bergstedt 3 080, H. Rosengart 2 714) 24 440 poäng, 2 Värmlands FK (Einar Ericsson 7 050, Sven Johnsson 4 800) 11 850, 3 Aerokl. i Malmö (S. E. Andersson 3 588, B. A. Nilsson 2 520, Uno Jönsson 2 480) 8 588, 4 Uppsala FK (Åke Lundin 5 920, 5 Eskilstuna FK (Lars Corell 5 050), 5 050, 6 Halle-Hunnebergs FK lag II (Hans Möllborn 2 357, Vincent Larsson 2 060) 4 426, 7 Aerokl. i Göteborg (Lennart Andersson 3 100) 3 160, 8 Sthlms SFK (Tage Löf 2 379) 2 379, 9 Borås FK (Matz Andersson 2 160) 2 160.

TRÅNGT I LUFTEN

Skärpta trafikbestämmelser vid trafikflygplatserna. »Småflyget» helt bort från Bromma?

Det blir trängre och trängre i luften vid trafikflygplatserna, vilket i och för sig är ett mycket glädjande tecken, men trafikledarna får det mer och mer besvärligt, och nu har nya trafikbestämmelser utfärdats som just inte gör det lättare för vare sig dem eller för »småflygarna», först och främst då på Bromma. Det gäller nu »särskilda bestämmelser för flygplan, vilka icke kunna upprätthålla dubbelsidig radioförbindelse med trafikledningen». Så här låter de (vi har av utrymmesskäl strukit mindre viktiga partier. Kursiveringen är gjord av oss):

Samtliga trafikflygplatser.

1. Företrädesrätt vid rullning, start och landning lämnas i regel till flygplan, vilka kunna upprätthålla radioförbindelse med trafikledningen.
2. I samband med rullning, start och landning — under såväl dager som mörker — skola de ljussignaler givas av trafik-

ledningen, som föreskrivas i BFT, avdelning 3.

(Signalen för landningstillstånd gives t v icke vid Norrköping—Kungsängens, Visby, Sundsvall/Härnösands, Karlstads och Jönköpings flygplatser, såvida ej trafikledningen för visst tillfälle föreskriver, att signalen skall givas.)

3. På flygplatser med rullbanor.
- 3.1 Vid rullning skall flygplan, såvida hinder häremot icke föreligger, framföras på ett avstånd av minst 30 m från den rullbana, som användes för start och landning (bana i användning).
- 3.2 Innan flygplan rullar in på bana i användning skall det stoppas så, att det står på ca 30 m avstånd från och ungefär vinkelrätt mot — nosen vänd mot — banan.
- 3.3 Flygplan får korsa eller intaga startläge på bana i användning först sedan förnyat rullningstillstånd erhållits (gröna blinkar).

- 3.4 Då flygplan intagit startläge, skall det starta omedelbart efter erhållet starttillstånd (fast grönt ljus).
- 3.5 Efter landning skall flygplan snarast lämna bana i användning fri genom sväng åt lämpligt håll och uppställas ca 30 m från och ungefär vinkelrätt mot — nosen vänd från — banan. Flygplanet får därefter fortsätta rullningen, då rullningstillstånd erhållits.
4. På flygplatser utan rullbanor eller då rullbana ej beröres.
- 4.1 Flygplan skall vid rullning framföras i stort sett längs fältgränsen väl ur vägen för startande eller landande flygplan.
- 4.2 Flygplan stoppas före start ungefär vinkelrätt mot startriktningen.
- 4.3 Flygplanet får svänga upp mot vinden för start först sedan fortsatt rullningstillstånd erhållits.
- 4.4 Start skall ske omedelbart efter erhållet starttillstånd.
- 4.5 Efter landning skall sväng alltid ske ca 90° åt vänster, varefter rullningstillstånd avvaktas.
5. Före landning skall landningstillstånd på baslinjen erhållas (fast grönt ljus, vilket ev. föregås av gröna blinkar för att signalen lättare skall kunna uppfattas). Först sedan grön signal erhållits, får flygplan svänga in på inflygningslinjen och landa. Erhålles icke grön signal eller gives fast rött ljus skall flygplan fortsätta i landningsvarvet och gå runt fältet samt göra ny inflygning på baslinjen.
6. För att bereda trafikledningen tillfälle att iakttaga här berörda flygplan skola dessa före landning framföras minst ett halvt varv kring flygplatsen.
7. Kvittens av optiska signaler under dagen sker på följande sätt:
- 7.1 Från flygplan på marken genom markerade roderörelser.
- 7.2 Från flygplan i luften genom markerade vingtipplingar.
8. Då trafikförhållandena så medgiva, må trafikledning medgiva undantag från punkterna 2, 3, 4 och 5 ovan.

Bromma flygplats.

För Bromma flygplats gäller utöver det ovanstående:

1. Flygtrafik inom närzonen förbjödes mellan kl. 0900—1800 MET för flygplan, som ej kan mottaga direktiv av trafikledningen per radio med följande undantag:
- 1.1 Flygplan får starta från Bromma mot annan landningsplats.
- 1.2 Flygplan får starta mot och landa på Bromma under förutsättning, att startmeddelande sändes till trafikledningen Bromma. Sådant startmeddelande skall innehålla flygplanbeteckning, typ, startplats, starttid samt beräknad ankomsttid.
- 1.3 Då trafikförhållandena så medgiva må trafikledningen på Bromma för visst tillfälle medgiva undantag från dessa bestämmelser.

Anm.: Fr o m 1/4 1948 beräknas att flygplan, som ej är i stånd att upprätthålla dubbelsidig radiotelefonförbindelse med trafikledningen, icke kan tillåtas använda Bromma och, eventuellt, andra större trafikflygplatser.

Dessa bestämmelser träda i kraft den 7 juli 1947.

I UFL A I 30/46 mom 2 e givna direktiv och anvisningar fortfara att gälla.

SEGEFLYG-SM

Referat från årets tävlingar om svenska mästerskapen i segelflygning i Örebro återfinnes på annan plats i detta nr av Flyg (nr 15/47). För överskådlighetens skull publicerar vi här de olika dagarnas resultat i tabellform utan kommentarer. I den första tabellen är såväl tävlingsnummer som namn angivna. I de följande tabellerna användes endast tävlingsnumret såsom beteckning.

1:a tävlingsdagen 3/7

Nr		Dags-poäng	Dags-placering
1	Rune Lundgren, F1	26,80	9
2	Per Larsson, F2	—	—
3	Per Olof Norrby, Aerokl. i Göteborg	—	—
4	Lennart Nordin, Örebro FK	—	—
5	P. A. Persson, F5	72,81	4
6	Sven Alm, F6	122,94	3
7	Klaus-Erik Engzell, F7	23,80	10
8	L. Hedén, F8	34,90	8
9	Sten-Ake Olsson, F9	17,93	11
10	Lars Sonesson, F10	56,11	6
11	Gösta Brink, F11	123,90	2
12	F. Nordholm, Västerås FK	16,72	13
13	Gunnar Carlsson, F13	17,81	12
14	Erik Holm, F14	344	15
15	Alf Hedman, F15	72,06	5
16	A. G. Hultqvist, F16	212,19	1
17	Per Lange, F17	—	—
18	Arne Magnusson, F21	41,37	7
19	Peter Mikkelsen, Dansk Svæveflyver Union	—	—

2:a tävlingsdagen 5/7

Nr	Dags-poäng	Dags-placering	Total-poäng	Total-placering
1	28,07	4	54,87	9
2	61,04	2	61,04	8
3	7,95	7	7,95	16
4	—	—	—	—
5	—	—	72,81	5
6	39,06	3	162,00	2
7	—	—	23,80	11
8	14,27	6	49,17	10
9	—	—	17,93	12
10	14,50	5	70,67	7
11	—	—	123,90	3
12	—	—	16,72	14
13	—	—	17,81	13
14	7,58	8	11,02	15
15	—	—	72,06	6
16	—	—	212,19	1
17	—	—	—	—
18	81,96	1	123,33	4

3:e tävlingsdagen 6/7

Nr	Dags-poäng	Dags-placering	Total-poäng	Total-placering
1	191,23	2	246,10	5
2	—	—	61,04	14
3	135,72	6	143,67	10
4	93,94	11	93,94	13
5	202,03	1	274,84	3
6	147,36	5	309,36	1
7	30,68	13	54,48	15
8	132,84	8	182,01	8
9	8,12	15	26,05	17
10	155,79	4	226,46	6
11	129,66	7	253,56	4
12	20,32	14	37,04	16
13	7,32	16	25,13	18
14	112,36	9	123,38	11
15	81,48	12	153,54	9
16	—	—	212,19	7
17	106,96	10	106,96	12
18	164,27	3	287,60	2

4:e tävlingsdagen 7/7

Nr	Dags-poäng	Dags-placering	Total-poäng	Total-placering
1	177,60	11	423,65	6
2	156,80	13	217,84	12
3	65,32	14	208,99	14
4	49,44	15	143,38	16
5	215,40	1	490,24	2
6	203,78	4	513,14	1
7	180,90	10	235,38	11
8	189,78	7	371,79	7
9	209,90	2	235,95	10
10	201,15	5	427,61	5
11	208,03	3	461,59	4
12	—	—	37,04	18
13	173,20	12	198,33	15
14	184,50	8	307,88	9
15	183,40	9	336,94	8
16	—	—	212,19	13
17	22,00	16	128,96	17
18	195,78	6	483,38	3

5:e tävlingsdagen 9/7

Nr	Dags-poäng	Dags-placering	Total-poäng	Total-placering
1	164,32	2	587,97	4
2	—	—	217,84	16
3	51,61	15	260,60	13
4	102,71	8	246,09	14
5	115,73	6	605,97	2
6	86,60	11	590,83	3
7	140,10	4	375,48	10
8	85,38	12	457,17	8
9	71,52	14	307,47	11
10	127,87	5	555,48	5
11	92,14	10	553,73	6
12	—	—	37,04	18
13	76,44	13	278,67	12
14	105,66	7	413,54	9
15	145,18	3	482,12	7
16	—	—	212,19	17
17	97,59	9	226,55	15
18	221,86	1	705,24	1

6:e tävlingsdagen 12/7

Nr	Dags-poäng	Dags-placering	Total-poäng	Total-placering
1	130,57	7	718,54	5
2	—	—	217,27	16
3	—	—	261,17	15
4	16,23	14	262,32	14
5	332,00	1	937,97	1
6	202,81	3	810,57	3
7	127,45	8	502,93	10
8	152,15	5	608,97	9
9	33,37	13	340,84	12
10	125,31	10	680,79	6
11	175,66	4	730,95	4
12	—	—	37,04	18
13	90,28	11	368,95	11
14	251,40	2	664,25	7
15	139,71	6	621,83	8
16	—	—	212,19	17
17	71,16	12	297,99	13
18	126,98	9	832,22	2

MOTORFLYGARTRÄFF I VARBERG

Tävling under nya former

KSAK:s motorflygkommitté har inbjudit till en motorflygarträff i Varberg 2—3 augusti, och i samband därmed anordnas en orienteringstävling mellan Jönköping och Varberg. Banans längd är inte över 165 km.

Tävlingen tillgår så att den tävlande omedelbart före start (från Jönköping) erhåller ett antal förseglade kuvert innehållande flygbesked. Inget kuvert får öppnas förrän flygplanet lättat. Av flygbeskeden framgår hur de olika delsträckorna skall flygas. Idealtiden uträknas av tävlingsledningen med ledning av uppgifterna på anmälningsblanketten, rådande vindförhållanden m. m. Start sker från Jönköpings flygplats på tid som meddelas den tävlande per brev eller telefon före tävlingsdagen. De tävlande indelas i två klasser: Klass 1 = privatflygare; klass 2 = sådana som genomgått GFU vid FV eller innehar trafikflygarcertifikat.

I sin inbjudan säger motorflygkommittén bl a: »Vi vill framhålla att denna tävling är ett försök till en ganska radikal omläggning av de principer, som flygtävlingarna hitintills varit utplagda efter. Tyvärr har vi denna gång inte kunnat slopa 'sekundkörningsmomentet', men om denna tävlings-

form i övrigt kommer att uppskattas är det meningen att framtiden endast prickbelasta använd tid utöver plus minus 5 min på idealtiden.»

Träffen i Varberg har lagts så att deltagarna samtidigt kan passa på och se SM i simning. Under träffen blir det kaserier, diskussioner och föredrag, demonstrationer och middag med dans, så nog blir det både nyttigt och roligt.

Modellflyg-SM mitt i Sverige

Årets modellflyg-SM blir en jubileumstävling. Det är det tionde i ordningen som arrangeras av KSAK. Många vill delta i dessa mästerskapstävlingar, men till en början såg det ut som om ingen av landets över 300 klubbar ville arrangera tävlingen.

Långt efter ansökningstidens utgång förklarade sig klubben i Östersund villig att stå för arrangemanget. KSAK har nu accepterat och under förutsättning att chefen för flygvapnet lämnar sitt tillstånd kommer tävlingen att genomföras på Frösön söndagen den 17 augusti.

I år kommer de nya reglerna att tillämpas. Sälunda är antalet klasser minskat till 3, Sint, Gint och F. Inom grupperna segel- och gummitormodeller förekommer endast modeller av en snävt begränsad konstruktionstyp. I gasmotormodellklassen är däremot typvalet ännu så länge fritt.

En annan nyhet är att fordringarna för deltagande ytterligare höjts, genom att varje deltagare måste inneha certifikat för den klass i vilken han önskar delta.

Tre modellflyginstruktörskurser har hållits på Älleberg

I årets centrala kursverksamhet har bl a ingått tre modellflyginstruktörskurser som hållits på Älleberg. Varje kurs har omfattat två veckor och sammanlagt har ett fyrtiotal elever deltagit. Sommarprogrammet upptar ytterligare tre kurser för utbildning av modellflyginstruktörer, en kurs i Kallinge utanför Ronneby och två kurser på slöjdseminariet vid Nääs. De sistnämnda kurserna är uteslutande avsedda för slöjd- och folkskollärare, som vistas på seminariet för annan utbildning.

Svenska laget uttaget till nordiska modellflyglandskampen

I den nordiska landskampen som i år hålls i Odense 30—31 augusti kommer följande modellflygare att delta: Karl-Erik Carlsson, MFK Cumulus, Stockholm; Gunnar Kalén, MFK Gamen, Norrköping; Rune Johansson, MFK Termik, Norrköping; Gunnar Persson, Aeroklubben i Malmö. Som reseledare medföljer ingenjör G. H. Dérantz, KSAK. Uttagningarna har gjorts av modellflygkommitténs arbetsutskott.

Deltagarna har inbjudits att i samband med tävlingarna som de danska klubbarnas gäster delta i Dansk Modellflyver-Unions tioårsjubileum den 29 augusti i Köpenhamn.



Nr 15. Årg. 25. 24 juli—6 augusti 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, Sjöstullsgatan 7 A 9, Helsingfors.

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

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

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

ANNONSUDELNING:

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

EXPEDITION:

Förlagsaktiebolaget FLYGNING
Sveavägen 53 - Stockholm

Postgirokonton: 1111.

Prenumerationspris:

Helt Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—

Prenumerationspris i Danmark:

Helt Kr. 20:—, halvår Kr. 10:50

Ahlén & Akerlunds Fotogravyranstalt
Stockholm 1947

UTBILDA MINDRE...

Forts. fr. sid. 17.

(med en mycket snöplig avslutning visserligen) och Magnusson hade haft sitt mästerskap.

Han är värd en extra honnör för sitt handlande den dagen, och hans popularitet i tävlingsgänget är mer grundmurad än någonsin.

Det blev en glänsande final med Per-Axel Perssons fenomenala världsrekordhöjd sista tävlingsdagen. Den korrigerade höjdvinsten torde bli 8,270 meter, och någon tvekan om att resultatet inte skulle godkännas som världsrekord behövs nog inte finnas. De bägge barogrammen från rekordflygningen är så lika att man knappast kan se någon skillnad alls om man lägger dem på varandra. Perssons seger blev mycket populär och telegrams-körden var imponerande, men så är också »Pelle» en omtyckt och glad garçon med stor vänskaps- och kamratkrets.

Organisationsapparaten fungerade så perfekt som någonsin kan begäras med provat folk på alla poster och att nämna någon skulle vara en orätt mot de andra. Alla funk-

tionärer skötte sina åligganden med en nära nog kuslig precision i alla situationer.

Enda skuggan över årets SM var det klena civila deltagandet. Fyra civila deltagare ställde upp, därav en dansk, som olyckligtvis eliminerade sig själv strax efter första starten.

Vad beror detta uteblivande på? Dålig ekonomi i klubbarna? Ja, säkerligen till största delen. Men det är säkert inte enbart ekonomiska skäl. Känsla av underlägsenhet gör kanske också sitt till, men framför allt har jag en känsla av att intresset för den verkligt kvalificerade segelflygningen behöver friskas upp. Det har kanske blivit litet för mycket utbildning och för litet segelflygning i klubbarna på sista tiden.

Och slutligen en titt i statistiken. Av den framgår bl. a. att jämnheten bland de fem poänggivande flygna distanser i km och höjdvinst i meter som placeringssiffrorna för de sex tävlingsdagarna.

Så här ser platssiffrorna ut:

	Person	Magnusson	Alm	Brink	Lundgren
1	4	7	3	2	9
2	1	1	3	7	4
3	6	3	5	3	2
4	1	6	4	10	7
5	1	9	11	4	2
6	1	3	2	7	1

Och så här ser statistiken för poänggivande distanser och höjdvinst ut:

	Person	Magnusson	Alm	Brink	Lundgren
distans km	734,4	804,4	726,4	745,6	716,4
höjdvinst meter	17,085	11,085	13,570	10,670	13,145

Under hela tävlingen gjordes 188 starter. Persson gjorde 10, Magnusson 8, Alm 12, Brink 10 och Lundgren 12. Det blev alltså inte många »blindstarter». Totala flygtiden utgjorde 286 timmar och 42 minuter. Därav hade Persson 17,50, Magnusson 18,48, Alm 18,43, Brink 20,26 och Lundgren 21,40. Längsta flygtiden hade Erik Holm F 14, med 21,55.

Yngve Norrvi.

Kalmar

Stadsparkens Restaurant

KALMAR

Invid Slottet med utsikt över Sundet

Bästa mat- och förfriskningsställe under sommarmånaderna

Konditoriserivering Musik
Tel. 85

Halmstad

1:sta klass

skrädderi
konfektion
berrekipering

WENNERHOLMS

TEL. 792

Storgat. 24

Kristianstad

PRESSNING
KEM. TVÄTT

Omsorgsfullt arbete Moderata priser

VASA Kemiska

V. Storgatan 16 - Kristianstad

Telefon 34 72

Luleå

ÄT GOD MAT I TRIVSAM MILJÖ

konsum Restaurangen

LULEÅ Telefon 14 15

Baren nedre botten Restaurangen 1 tr.

Öppet: vard. 8—22 Öppet: vard. 11—22

sönd. 12—22 sönd. 12—22

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

Ronneby

Conditori Continental

Karlskronagatan 16 - RONNEBY - Tel. 53

FULLSTÄNDIG
KONDITORISERVERING
BILJARD

Stockholm

GÖR ETT BESÖK HOS

Konditori IWO

Bromma Kyrkväg 472 (inv. Bromma kyrka)
Gott kaffe, goda wienerbröd och läckra
bakelser samt choklad och läskedrycker.
Gillestuga uthyres till föreningar och
sammankomster.

Öppet kl. 9—22. Telefon 37 22 03
INGA JOHNSON

Uppsala

Vi utför körslor av alla slag med ett
flertal Lastbilar

Vänd Eder med förtroende till

S. Almlöfs Åkeri

Nybygget - Uppsala
Tel. 317 35 Tel. 347 35

Ängelholm

HOTEL THOR

ÄNGELHOLM

REKOMMENDERAS



Tel.: Namnanrop

PILSNER, LAGER

Appeltofftska Bryggeri A.-B.

LÄSKEDRYCKER, KOLSYRAT VATTEN

Nederlag för Carnegie Porter och Ramlösa. Tel. Halmstad 317, 3317

STOCKHOLM



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

ADDIS ABEBA

...och

SHELLFÖRTROENDE ★



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