

Flyg



SJÖN LOCKAR

Cuben har lagts vid boj för natten och gummi båten används som jolle. Reportage på sid. 8—9.

Nr 17

**SATANS LIST
I AMSTERDAM**

45 öre

I Norge 80 öre

I Danmark 85 öre

VLDSKRIG — NY ARTIKELSERIE

Fantjunkerare Gösta Brink

15 aug 51

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 GRÉN AV HAWKER SIDDELEY AIRCRAFT LTD)

AGATONS spalt



JUNKERS K-47 (1928)

2-sitsigt jakt- och störbombplan

Tillverkare: AB Flygindustri, Limhamn, Sverige. (Licensfabrik för Junkers.)

För att i någon mån kringgå bestämmelserna i Versailles-fördraget, som förbjöd Tyskland att fabricera för krigsbruk avsedda flygplan, startades i Limhamn under tyskt överinseende en svensk dotterfabrik till Junkers Flugzeug und Motorenwerke AG, som licensbyggde Junkers-konstruktioner. Många berömda typer byggdes där och bland annat lades med K 47 den första trevande grunden till den välkända Ju 87:an (Stuka).

Ursprungligen avsedd som ett tvåsitsigt stridsflygplan, men senare omändrad till störbomb-experimentplan skilde sig typen ganska avsevärt från tidigare Junkers-konstruktioner. Bland annat var kroppen skalbyggd med släta plåtar och ej korrugerad som på tidigare typer. Däremot var vingar och stjärtplan korrugerade enligt Junkers manér.

Motorn var en 420 hk:s Bristol »Jupiter VII», kompressormatad, luftkyld stjärnamotor. Det fanns två bränsletankar, en i varje vingrot som rymde sammanlagt 344 liter. Vingarna var försedda med enkla, strömlinjeformade stötar på undersidan. Stötdämparna i såväl landställ som sporrar var av Vickers tillverkning.

DATA:

Spännvidd: 12,4 m.

Längd: 8,55 m.

Vingyta: 22,8 m².

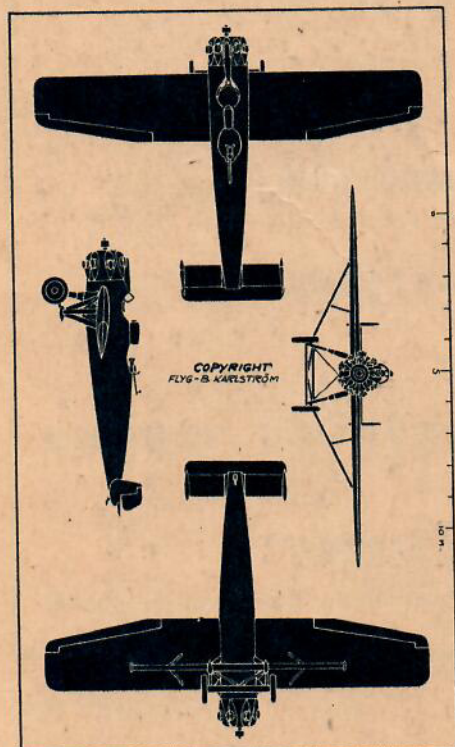
Flygvikt: 1.635 kg.

Toppfart: 290 km/t.

Toppöjd: 3.400 m.

Flygsträcka: 450 km.

Beväpning: 2 fasta synkroniserade 7,7 mm ksp i nosen och ev. rörlig i baksits.



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. Jag har vid ett tillfälle läst om att ett amerikanskt bombplan av typ B-36 inte kunde landa på flygfältet i Texas på grund av ett fel i landställsmekanismen. Då jag tidigare aldrig hört talas om detta plan vore jag tacksam om FLYG kunde ge mig några data och prestanda-uppgifter om typen. 2. Hur många Safirer har hittills byggts?

ASA, Danmark.

Svar: 1. Uppgifter om det tunga amerikanska fjärrbombplanet Convair B-36 återgavs i FLYG n:r 3/47. 2. På grund av den engelska fabriken svårigheter med att leverera motorer har hittills inte mer än c:a 50 Safirer färdigställts.

Fråga: 1. Är toppfarten för J 21 och J 22 fortfarande militära hemligheter? 2. Är den 900 km långa flygsträckan för Republic RC-3 Seabee beräknad med fyra personers last? 3. Vilka flygplantyper har använts i det svenska flygvapnet? 4. På hur många hästkrafter är världens starkaste kolvmotor och på hur många hk är den?

Svar: 1. Nej, för J 21 har den uppgetts till c:a 650 km/t och för J 22 till c:a 800. 2. Med fyra personer ombord har Seabee 400 km flygsträcka. 3. En komplett förteckning av flygvapnets typer genom tiderna skulle kräva mer än en sida i FLYG, varför vi denna gång tyvärr ej kan bifalla er önskan. En förteckning är emellertid under utarbetande och kommer så småningom att inflyta i FLYG. 4. De starkaste av de motorer som hittills nått seriestadiet är Rolls-Royce Eagle och Pratt & Whitney Wasp Major vilka båda utvecklar en starteffekt på 3 500 hk.

Fråga: 1. Vem har höjdrekorde med flygplan, vad lyder det på och när blev det satt? 2. Har atomdrivet flyg blivit provat ännu? I så fall när och var? 3. Är det amerikanska planet B-36 byggt endast i tre exemplar eller är det under serietillverkning?

Tore Faulke.

Svar: 1. Världsrekordet i höjdflygning innehas av den italienske överstelöjtnanten Mario Pezzi som den 22 oktober 1938 med ett biplan av typ Caproni Ca 16bis uppnådde en höjd av 17 083 m. Starten skedde från flygfältet i Montecello. 2. Atomdrivna flygplan har hittills inte prövats någonstans. Däremot är en hel del amerikanska företag sysselsatta med experiment i den vägen. Bl. a. har Fairchild Engine and Airplane Corporation erhållit ett kontrakt från det amerikanska arméflygvapnet, gällande försök med att utveckla atomkraften för framdrivning av flygplan. Försöken utföres i samarbete med den s. k. NEPA-kommittén (NEPA-Nuclear Energy for Propulsion of Aircraft). 3. Det amerikanska arméflygvapnet har beställt sammanlagt 100 exemplar av jättebombaren Convair B-36.

Vi ber att få tacka för det vänliga brevet. Beträffande de amerikanska modellflygtidningarna bör Ni vända er till någon bokhandel eller pressbyrå på platsen.

Fråga: 1. Hur lång tid kan J 22 flygas med maxhastighet? 2. Hur stor är topphöjden för J 22, B 18B och J 21A? 3. Hade J 22 fast landställ till en början?

Svar: 1. I allmänhet kan ett jaktplan flygas fem minuter med toppfart. 2. Dessa uppgifter är tyvärr fortfarande hemliga. 3. Såvitt känt har J 22 aldrig ens projekterats med fast ställ. Däremot var det ursprungligen meningen att förse planet med indragbart skidställ.

Fråga: 1) Vilket är provflygs prototypen till Junkers Ju 86? 2) När tillfördes det svenska flygvapnet det första flygplanet av denna typ?

K. E. H.

Svar: 1) Denna uppgift har oss veterligen inte offentliggjorts, men förmodligen utfördes den första provflygningen med den civila typen Ju 86Z redan 1935. 2) Den första Ju 86:an (B 3) anlände till Sverige 1937.

Forts. på sid. 28.

RÄTTELSE: På grund av ett beklagligt misstag råkade den engelske flygattachén Group Captain Simpson bli degraderad till Wing Commander i denna spalt i FLYG n:r 13/47.

FLYGPLAN-reservdelar

Korrutionsskadat flygplan Tiger Moth med motor, typ Gipsy III, säljes i helhet eller i form av reservdelar. Vissa detaljer helt oskade. Upplysningar genom Flyg-ingenjör Alsén, tel. 17 28 90 Göteborg eller per tel. 21 16 75 Stockholm.

Sk 12

Utmärkt skol- och bogserflygplan, bipl., 150 hk motor, hydraulbromsar, fullst. dk-, instrumentflyg-, skid-, kapell- och verktygsutrustning. Reservdelar. Motor och flygplan aygrundöversedda och i prima skick. Pris kr. 8.000:— fritt.

K. HEIDFORS & CO

Sp.-d. F 5 - Ljunghed

Exakt tidtagning • Noggrann tidtagning

Flygkronografer

Inom segel- såväl som motorflyg är det av vikt att kunna ta exakt flygtid. Ett tryck vid starten — ett tryck vid landningen, utan att Ni behöver se på uret — och Ni har flygtiden, längre eller kortare exakt angiven.

Vi kan erbjuda Er en tillförlitlig kronograf i armbandsmodell av schweiziskt kvalitetsfabrikat till kronor 134:—, 17 rubiner, 12 linjers. Ett års garanti lämnas.

UR & INSTRUMENT,
Box 50, Varberg.

GÖTEBORGS TEKNISKA INSTITUT

VASAGATAN 16, GÖTEBORG

INSPEKTOR: PROFESSOR ANDERS LINDBLAD

Ingeniörskurser

inom HUSBYGGNADSTEKNIK och VÄG- & VATTENBYGGNADSKONST, KEMI & KEMISK TEKNOLOGI, MOTOR- & MASKINTEKNIK med VÄRME, VENTILATIONS- & SANITETSTEKNIK eller AUTOMOBIL- & FLYGTEKNIK, ELEKTROTEKNIK (med real-examen och praktik kan Kungl. Kommerskollegii teoretiska kompetensbevis för A-behörighet erhållas).

Studietid: 3 år från folkskola, 2 år med realexamen, 1 1/2 år med studentexamen.

Teknikerkurser inom BYGGNADSTEKNIK (byggmästarekurs), VÄGBYGGNADSTEKNIK (vägmästarekurs), KEMI och KEMISK TEKNOLOGI, ELEKTROTEKNIK och MOTOR- & MASKINTEKNIK.

Fackkurser för studenter och likställda. Elektrisk installatörskurs (Kungl. Kommerskollegii teoretiska kompetensbevis för B-behörighet kan erhållas).

Teknikerkurserna, fackkurserna för studenter och den elektr. installatörskursen pågå 4 månader.

Dessutom maskinmästarekurs på 8 månader. Laboratorier av internationella mått. Begär program.

NYA KURSER BÖRJA DEN 20 AUGUSTI

Kansliet öppet kl. 10-16, lördagar 10-13
tis dagar o. fredagar dessutom kl. 18-18,45
Tel. växel 17 49 40

BELGISKA FLYGBOLAGET

SABENA

Regelbunden service till LONDON, PARIS, AMSTERDAM, BASEL, ZÜRICH, GENEVE, NICE, MILANO, STOCKHOLM, KÖPENHAMN, DUBLIN, LISSABON, HAMBURG, DEAUVILLE, LUXEMBURG m. m.

SABENA's Afrikalinje trafikeras sex gånger i veckan med fyrmotoriga Douglas DC-4 (Cairo—Leopoldville—Elisabethville—Bulawayo—Johannesburg m. m.)



BRYSSEL—NEW YORK-linjen trafikeras två gånger i veckan. Från och med den 3 september 1947 kommer den snabba och luxuösa DOUGLAS DC-6:an att insättas på denna route.

För närmare upplysningar vänd Er till resebyråerna eller SABENA's kontor i Stockholm tel: 28 25 60

SABENA

BELGIAN AIR LINES

DEN TJECKOSLOVAKISKA FLYGINDUSTRIN

hälsar Er välkommen till ett besök i vår avdelning på

S:T ERIKSMÄSSAN

som är öppen från den 23 augusti till den 7 september
och där vi utställer:

**FLYGPLAN · SEGELFLYGPLAN · FLYGMOTORER
INSTRUMENT · UTRUSTNING
SAMT ALLA SLAG AV BYGGNADSMATERIEL**



CZECHOSLOVAK METAL AND ENGINEERING WORKS
National Corporation

AVIATION SALES DEPARTMENT

PRAG XVII - JINONICE

Telefon: 46546, 47854 - Telegramadress: Kovostroj LP PRAG

LÄSEKRETSEN HAR ORDET!

Motorflyg på Skarpnäck?

Herr Redaktör!

Jag har med intresse tagit del av uttalanden som i olika sammanhang gjorts i FLYG beträffande Stockholms sportflygfält. Det förvånar mig emellertid att detta skall behöva vara ett problem att diskutera när stockholmarna i Skarpnäck har ett fält som uppfyller även mycket högt ställda anspråk. Att fältet inte hittills fått användas av privatflyget har närmast berott på att det ligger så nära Skogskyrkogården och man har därför överlåtit fältet åt den mera tystare sporten segelflyget. Erfarenheten har emellertid visat att motorbullret inte alls är så störande som man från början hade väntat och detta har gjort att även de kyrkliga myndigheterna börjat överväga om det verkligen är nödvändigt att fortfarande hålla fast vid motorflygförbudet. Varför då inte ge sportflygarna Skarpnäck? Fältet används för närvarande endast av Stockholms Segelflygklubb och där finns sålunda säkert plats även för en hel del privatflygplan. »Används» är förresten alldeles fel att säga, man behöver bara åka ut en söndag och se vad som försiggår på fältet för att ögonblickligen inse vilka som bättre behöver fältet, segelflygarna eller motorflygarna. Där ligger vanligen en massa ynglingar kring flygplanen och använder tiden för det mesta för att skaffa sig en prydlig solbränna i stället för flygtimmar. Om det verkligen inte finns mera intresse för segelflyget än vad som är fallet är det ju rena vansinnet att låta ett helt flygfält stå oanvänt när privatflygarna skriker efter en plats där de kan få hålla till, när de nästa år blir avhyrda från Bromma. Det finns en del som föreslagit Skå-Edeby som sportflygfält, men med tanke på det långa avståndet från stan och de usla kommunikationerna är detta fullkomligt otänkbart. En privatflygare använder sitt flygplan för att vinna tid och hans måste, om så skulle behövas, även snabbt kunna komma till och från flygfältet.

För segelflygarna vore Skå däremot idealiskt. Där är termikförhållandena betydligt bättre än i trakterna kring Skarpnäck och eftersom segelflygarna flyger och sysslar med sin sport för att fördriva tiden är de inte närmelsevis lika beroende av snabba och bekväma kommunikationer som motorflygarna.

Jag kan sålunda inte finna någon anledning till varför inte segel- och privatflyget kunde samsas om Skarpnäck, eller om detta inte visar sig vara genomförbart, varför inte segelflygarna då helt och hållet kan flytta över till Skå-Edeby där de i alla fall måste hålla till när det gäller att uppnå verkliga resultat.

Sportflygare.

Är flygarna egoistiska?

frågar jag mig ibland. Ofta när man resonerar med män inom trafikflyget tycker jag mig lägga märke till en viss besvikelse. Det verkar som om de trodde att allmänheten inte uppskattade dem tillräckligt, som om tidningarna skrev för lite välvilliga artiklar om dem. Samma sak gäller också segelflygare som tycks vara förargade över att deras sport inte betraktas som den förnämsta av alla. Detta flygarnissnöje anser jag vara obefogat. Knappast någon yrkeskategori är väl föremål för större publicitet än flygare. Tänk på andra kommunikationsmedel. En lokförare och en busschaufför gör väl också sin insats i samfärdselns tjänst, men om dem hör man sällan eller aldrig ett ord. Jag är själv mycket intresserad av allt som har med flyg att göra, men jag tycker inte att flyget är hjälpt av att flygfolket skall betrakta sig som något förmer än andra grupper i samhället.

Göran S.-d.

FINSKT...

Forts. fr. sid. 14.

På basen av detta nomogram ritades sedan det överskådligare kurvpolaret (fig. 3), där kurvradien (r) kan utläsas på den vågräta axeln medan den lodräta axeln ger sjunkhastigheten (w_s) vid motsvarande kurva. För tydlighetens skull är på varje polarkurva dessutom bankningsvinkeln för vissa bestämda kurvradier angiven.

Detta kurvpolare visar otvetydigt att PIK-5 vid kurvflygning är synnerligen högvärdigt. Vid kurvor med radier på 40—70 meter är Weihe endast obetydligt bättre medan omslaget till PIK-5:s förmån sker vid ungefär 32 meters kurvradie. Vid denna radie ligger Weihe redan i 40° bankning och dess sjunkhastighet tilltar snabbt med ytterligare minskad radie. En kurva med c:a 23 meters radie börjar redan ligga vid gränserna för Weihe's prestationsförmåga, i varje fall är sjunkhastigheten för detta plan vid denna radie redan oekonomisk medan PIK-5 däremot utan svårighet fortsätter sitt kurvande med en sjunkhastighet på endast 1,5 m/sek.

Det är just området med kurvor mellan 20 och 40 m. radie, som har den största betydelsen när det gäller att fånga en trång blås på låg höjd, t. ex. efter en vinschstart eller när det gäller att utnyttja mycket svag termik. Polaret för Grunau Baby utvisar med full tydlighet det redan tidigare kända faktum att Babyn med sin nuvarande vikt icke står sig i konkurrensen trots rätt goda slutvärden, enligt polaret med en tänkbar minimikurva med c:a 25 meters radie, som dock redan är synnerligen oekonomisk.

Det är närmast vinkningshastigheten och hastighetspolarets område vid de lägsta hastigheterna, som avgör planets kurvpolare. Förutom här uträknade värden tillkommer ännu planets flygegenskaper och manöverförmåga, närmast roderkänslighet, vid små hastigheter. Dessa egenskaper är svårare att beräkna men synes PIK-5 i detta avseende ligga före andra hittills kända segelflygplan.

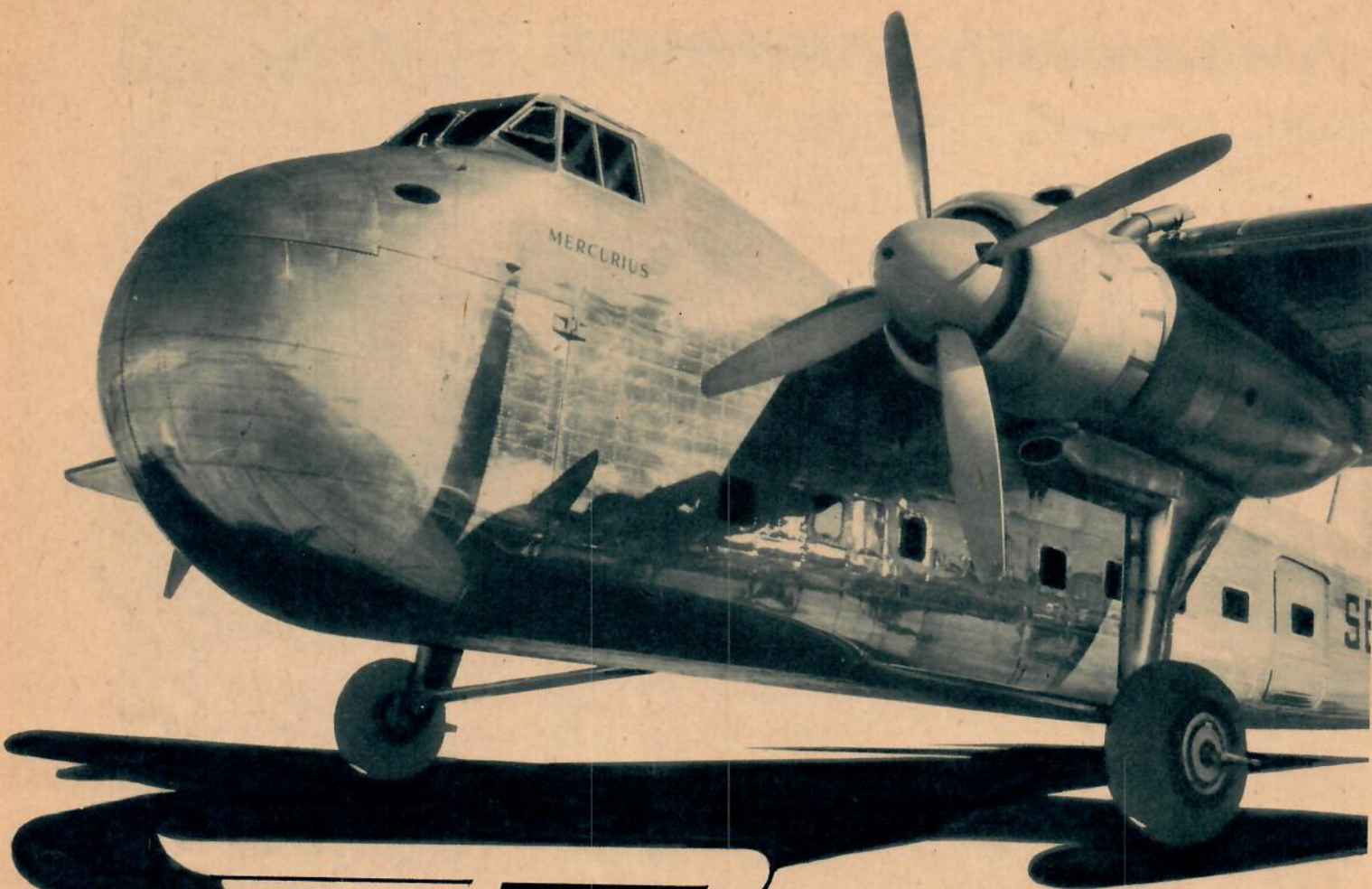
749 A



»...Det där, det är en Bristol Wayfarer — kommer och går med bussliknande regularitet ... det här är bara en av alla de tusen dagliga flygresor som man aldrig hör tala 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



T-flyg

Transporterar allt över kontinenten

Vår Bristol Freighter, luftens godsvagn, vars lastrum mäter 67 kubikmeter och rymmer en ordinarie lastbil, kan bl. a. transportera inte mindre än 6 hästar. Dess maximala lastförmåga uppgår till 4,5 ton. Hela den främre delen av planet kan öppnas tack vare de originella och praktiska dörarna i nosen. Flygplanets användningsmöjligheter

är fantastiska; som sjuktransportplan rymmer Freighter 32 sårade samt 6 sköterskor el. vårdare. Freighter är konstruktivt sett ett av de mest robusta flygplan som hittills byggts. Landstället är fast och synnerligen kraftigt dimensionerat. Motorutrustningen består av två 14-cylindriga stjärnmotorer. Marschfarten är 260 km/tim.



AB TRAFIK - TURIST - TRANSPORTFLYG

Stockholm
Bromma Flygfält
Tel. 38 59 01 - Tga: Teflyg

Fraktagenter:
Nordisk Transport & Spedition AB
Stockholm

Östersund
Rådhusgatan 9
Tel. 51 99 - Tga: Teflyg

W. Kleen:

NÄSTA VÄRLDSKRIG

I. Hotet över Västerlandet

Nästa världskrig är icke en skrämmande framtidsmöjlighet, det är en nutidsrealitet. Krigsutbrottet har icke föregåtts av några krigsförklaringar utan tillkännagavs genom att bolsjevikerna fällde järnridån mellan sitt maktområde och yttrevärlden.

Detta egendomliga krig har endast en tidigare motsvarighet: nazisternas angrepp mot den europeiska samfundsordningen före krigsutbrottet 1939. Detta är icke den enda likheten mellan yttringarna av bolsjevism och nazism. De använda vapnen och metoderna är desamma: obstruktion, provokation och okkupation. Den nominellt upplösta kominterns stötkrupper överallt i världen motsvarar nazisternas femte-kolonner — Kuusinen och Quisling har många efterföljare. Endast i undantagsfall har dessa stötkrupper varit så starka att man vågat börja skjuta skarpt, såsom fallet varit i Grekland, Iran och Kina.

Det är fara värt att det tillstånd som sålunda skapats av bolsjevikerna leder till öppet krig, fortfarande i överensstämmelse med den nazistiska förebilden. Detta befara de tredje världskrig under vår tid kan undvikas, endast om bolsjevikerna inställer de hittillsvarande fiendtligheterna, vilket de kan förutsättas göra om de — eller rättare sagt deras ledare — inser lönlösheten av ett öppet krig. Men det förutsätter också att ledningen har de uppfanatiserade, okunniga massorna i sin hand. I en diktaturstat som samtidigt är ett revolutionsland, vars folk anser sig vara sina ideologiers conquistadorer, kan allting hända.

Fastän vi tror, att bolsjevikerna icke vågar låta det komma till öppet krig, kan det ha sitt intresse att granska förutsättningarna för ett sådant. Vi skall därför i denna och följande artiklar göra en sådan granskning, varvid förutsickas att det tillgängliga källmaterialet är ofullständigt och ofta motsägelsefullt. Det är sålunda omöjligt att framställa en fullständig bild av läget, men dess konturer är så tydliga att helhetsintrycket framträder med erforderlig skärpa.

Slutligen fäster vi uppmärksamheten vid följande stående tillkännagivande i vår redaktionsruta: »Fri diskussion i FLYG. För åsikter, framförda i signerade artiklar, svarar författaren». Jag delar icke ansvaret för

I den artikelserie som härmed inleds granskar författaren förutsättningar för och i nästa världskrig. Serien består av följande fem artiklar:

- I Hotet över Västerlandet.
- II Krigspotentialerna.
- III De väpnade styrkorna.
- IV Krigets förlopp.
- V Skandinavien ställning.

tillkomsten av eller innehållet i dessa artiklar med någon person eller organisation.

Det gamla Rysslands nya namn — Sovjetunionen — innebär en programförklaring. Ryssland var avsett såsom kärnan i den stora union, som skulle bildas av alla frivilligt eller med våld bolsjevikiserade länder. Sovjetunionen har visat att den tagit arv efter det gamla Ryssland i dess expansiva strävanden, men dessa har fått en delvis ny innebörd och nya, mera långt syftande mål: världens bolsjevikisering. Det är lätt att finna likheten med nazismen även härutinnan.

Bakom sin järnridå är bolsjevikerna idogt sysselsatta med att boljevikisera Europa öster om Elbe—Donau. Skapandet av det s. k. östblocket uppges ske som en försvarsåtgärd mot det förment aggressiva Västerlandet, vilket av bolsjevikerna betraktas med ett misstroende som, när det icke orsakas av okunnighet, för Västerlandets folk framstår som en täckmantel för expansiva syften. Mestadels mot sin vilja tvingas dessa östblockets stater att politiskt och i möjligaste mån även ekonomiskt vända Västerlandet ryggen, fastän de historiskt, kulturellt och ekonomiskt är anslutna till Västerlandet. På detta sätt har Ryssland fått en barriär av vasallstater mellan sig och det fria demokratiska Europa, som till synes innebär ett skydd och ett militärt krafttillskott. Men det kan hända att den geografiska bilden är missvisande. I varje fall är det säkert att goda grannar är ett bättre skydd än dåliga bundsförvanter.

Det saknas icke historiska förebilder till vad som nu sker. Den senaste är det na-



zistiska Tyskland, som när det en gång bekräftat erövringens farliga väg tvingas att för sin »säkerhet» lägga allt större delar av Europa under sitt militära valde. Napoleons Frankrike visar en liknande bild. Men i båda fallen var den militärpolitiska byggnaden så överdimensionerad, att den föll genom sin egen tyngd.

En strävan i samband med utförandet av den militärpolitiska byggnad som nu är under uppförande i Östeuropa är att omge den med strategiska tomrum. Det underlättar en fortsatt expansion. Vi svenskar har därför uppmärksammat lyssnat till rösterna från Moskva som råder oss att icke rusta utan att i stället nedrusta, och som bestämt motsätter sig en skandinavisk försvarsgemenskap inom F. N:s ram. Och vi följer med spännt intresse utvecklingen av det blodiga skådespelet i Grekland, som är ett uttryck för bolsjevismens strävan att få fast fot vid Medelhavet. Skandinavien ligger mellan Ryssland och Västerhavet. Flygvägen från Göteborg till Newcastle är lika lång — eller kort — som från Berlin till London, men från Stavanger till Edinburgh avsevärt kortare...



*Varsamhet
är en dygd
som löner sig*

Vår vinst
— Er vinst



Trafik premierar varsam körning med lägre premier.

Utöver avtalsmässig rabatt efter 4 skadefria år (50 %) lämnar nämligen Trafik som vinståterbäring ytterligare 10 % rabatt på vagnskade-, stöld- och brandförsäkringspremien vid fullständig försäkring. Trafik fullföljer härmed sin liberala premiepolitik.

**FÖRSÄKRINGSBOLAGET
T R A F I K**

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



Första segelflygningen Danmark—Sverige

Gerhard Nielsen, instruktör i Sportsflyveklubbens segelflygsektion, landar i Ljungbyhed efter vinschstart från Værløse — en distans på 81 kilometer.

Det danska segelflyget börjar så smått komma på rätt väg. Den förste danske segelflygaren som lämnade flygfältet bakom ryggen och gav sig på sträcka var »Cowboy» Jensen från Aarhus som med en flygning Tirstrup—Silkeborg satte det första danska distansrekordet på 64 kilometer och satte samtidigt nytt höjdrekor på 2 985 meter. Det var på sommaren 1946 men sedan dess har det varit ganska tyst inom det danska segelflyget.

Den 6 juli i år gjordes emellertid ett nytt framsteg. Gerhard Nielsen — kanske mest känd under namnet »Graf» — som är instruktör i Sportsflyveklubbens segelflygsektion i Köpenhamn och som i fjol deltog i Baby-tävlingarna i Örebro, startade med en Grunau Baby med vinsch från Værløse flygfält nordväst om Köpenhamn och landade efter 1 timme och 15 minuter i norra Rörum vid Ljungbyhed. Det var en distans på 81 kilometer och nytt danskt rekord. Med denna flygning vann »Graf» samtidigt ett 25 år gammalt pris på 1 000 kronor som var uppsatt av »Politiken» i Köpenhamn

för den första segelflygningen över Öresund efter vinschstart. Med sin rekordflygning tog han även sträckan för silver-C och blev därmed den fjärde dansken som fick denna utmärkelse.

Det var en kallfront som passerade flygfältet och gav »Graf» chansen. På 600 meters höjd gick han på sträcka med kurs på Lundtofte flygfält. Fronten gav emellertid stadig och god uppvind och på 1 000 meters höjd gick han ut över Öresund och passerade sedan den svenska kusten vid Landskrona. Vid norra Rörum övergick fronten till regn och »Graf» var tvungen att landa. Efter landningen ringde han Krigsflygskolan i Ljungbyhed som omedelbart skickade ut en transportvagn men när den kom fram hade en KZ-III från hans klubb redan landat på platsen för att bogsera honom hem. Flygningen tillbaka måste gå över tullflygplatserna Bulltofta och Kästrup och först följande dag på eftermiddagen landade rekordflygaren på hemmafältet igen där han mottogs av kamraterna vid en festlighet.

Hartvig Jensen.

DEN FLYGNINGEN
GLÖMMER JAG ALDRIG:

SATANS

Den andra artikeln i vår nya spännande serie är en laddad skildring av några av överste Björn Bjugrens äventyrligaste upplevelser. Torsten Flodén har fört pennan.

Den 13 december 1931 råkade dåvarande flyglöjtnanten — numera översten och chefen för Flygkrigshögskolan — Björn Bjuggren ut för sitt första allvarliga flygintermezzo. Det var när han med en tvåsitsig Fokker av typen S 6 A gjorde passageraruppstigningar för Kungliga Automobilklubben på Barkarby. På femtio meters höjd fick Fokkern motorstopp, planet vek sig och störtade och översten har ännu ett ärr i hjässan efter olyckshändelsen, som tyvärr kom att kräva hans passagerares liv. Den gången var det mycket nära att han själv »hade fått lämna in» för att citera honom själv.

Året därpå blev han carterpillarhjärte. Det skedde även över Barkarby. Löjtnant Bjuggren skulle provflyga Jaktfalken, som visat farliga tendenser att råka i högerspin och som nu justerats av flygkonstruktörerna i Malmslätt och nu på nytt skulle »testas». Han gick upp på 3 000 meters höjd med en stor sandsäck i baksitsen på spanarens plats och började med spinprovet. Att få ut planet ur en lång vänsterspin gick lekande lätt. Nu gällde det en högerspin... Upp till 3 000 meter igen! Att få in maskinen i en högerspin mötte inga svårigheter, men däremot visade det sig omöjligt att få ur den. I en störtspiral rusade Jaktfalken mot terra firma.

— Jag kliver ur vid 1 000 meter, tänkte Bjuggren lugnt och tog sig tid att kupera motorn och stänga av bensintillförseln och oljetankarna. Och så gällde det då att hoppa. Men det var inte riktigt så enkelt som han hade trott. Det visade sig till en början omöjligt för honom att komma ur maskinen i den hårda fartvinden och marken nalkades med oroväckande hastighet.

Med en kraftansträngning lyckades han emellertid rulla ur maskinen, föll som ett nystan och drog i utlösningsspringen.

— Nu skall vi se om eländet vecklar ut sig, var hans enda tanke i det ögonblicket. Nå, det gjorde »eländet» gudskelov. Sekunderna efteråt fick han ett intryck av att fallskärmen utvecklat sig över hövan, ty han hade ingen känsla av att han närmade sig marken. Det var som om han hade blivit upphängd i en gunga mellan himmel och jord. Allting blev också plötsligt så tyst och stilla. Nere från jorden hörde han som ur ett avlägset fjärran tåg som visslade och bilar som signalerade, gäss som kacklade och ett diffust storstadsbuller från Stockholm. Han vred och vände sig för att se var hans plan gick i backen och upptäckte det

NYTT SÄTT ATT FLYGTÄVLA

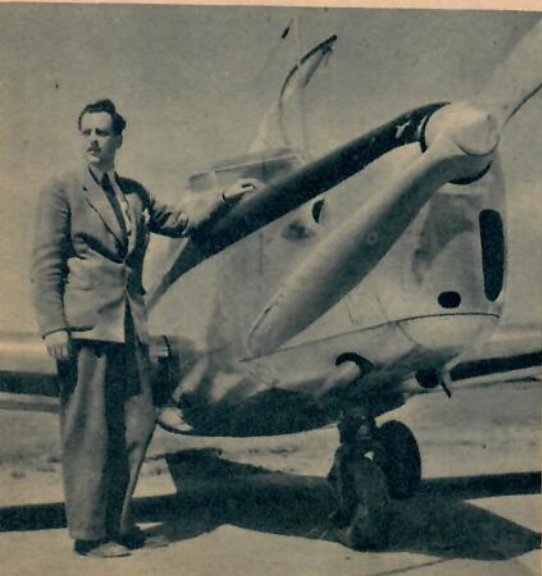
Av vädret att döma hade KSAK gjort mycket grundliga meteorologiska undersökningar innan privatflygarträffen förlades till Varberg den 2—3 augusti. Kanske var det också SM-tävlingarna i simning som invercade på beslutet och som nu fick en konkurrent om intresset tack vare de många sportplan som ideligen kretsade runt över stan. Den välarrangerade flygarträffen hade samlat ett 50-tal deltagare och det blev på så sätt en stor dag för Sveriges enda kvinnliga flygplatsvakt, fru Bengtsson, som kunde räkna in inte mindre än 27 olika

plan. Bland sportflygarna som en efter annan landade i Varberg representerades så gott som alla delar av landet. Överste B. Schyberg kom från Stockholm med en Safir och i sina ägandes Safirer kom även direktör Gösta Fränkel och disponent Uno Ranch, båda från Göteborg. Fröken Eva Berghud flög med mamman som navigatör i sin KZ från Gnestad och i samlingen märktes vidare direktör F. Kockum med sin Silvaire, byggmästare Elof Karlsson med Linköpings Flygklubbs Klemm 35, direktör Ingvar Berggren med Ercoupe, ingenjör Nils Westerberg, Stockholm, med KZ-III samt byggmästare Nils Olofsson, Göteborg.

Träffen var kombinerad med en tävling som alla följde med spänd förväntan. Det var nämligen ett försök att komma ifrån den vid det här laget ganska uttjade ankomsttävlingen och i stället träna besättningen på samarbete i luften och höja orienteringsskickligheten. Riktlinjerna för denna nya tävlingsform hade gjorts upp av ingenjör Gunnar Rotsman, SAAB, och gick ut på att de tävlande omedelbart före starten fick ett antal förseglade kuvert innehållande flyg-

(Forts. på sid. 23.)

Upphovsmannen till de lyckade Varbergstävlingarna, ingenjör Gunnar Rotsman med sin Safir.



också. Men plötsligt var det som om fallskärmen ökade i fallhastighet. Eller rättare: sensationen var den rakt motsatta. Det tycktes som om marken rusade mot honom. Ur terrängen stack en hög gran upp, som om

LIST I AMSTERDAM

den ville spetsa honom och han måttade en kraftig spark mot grantoppen — utan att träffa — för att gå fri. Ögonblicket efteråt hamnade han i en mjuk och välkomnande snödriva.

Det hela var nästan skrattretande enkelt — när det väl var över.

Men flygningen, som överste Bjuggren »aldrig glömmar» ägde rum sex år senare. Närmare bestämt i februari 1938. Björn Bjuggren hade då fått en förfrågan om han inte ville provflyga en tvåmotorig Fokker G 1 vid de holländska fabrikerna i Amsterdam. Överste Bjuggren kände till planet tidigare. På hemväg från Parisutställningen 1937 hade han provflygitt det första gången. Då hade han tyckt att skevningen var en smula för svag och föreslagit vissa ändringar. Senare på hösten hade han provflygitt maskinen ytterligare en gång och var på det stora hela taget belåten med den.

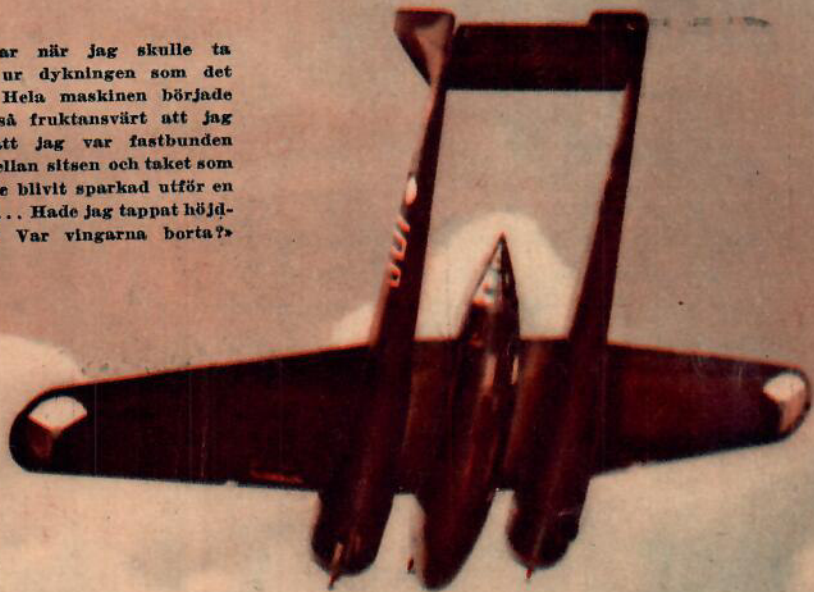
På sätt och vis kunde konstruktionen sägas vara profetisk, ty det var det första stridsplan, som hade två bommar och dubbel stjärt och var alltså en föregångare till Lockheed Lightning och vår svenska F 21. Anledningen till att Fokkerfabrikerna nu ville att Björn Bjuggren på nytt skulle provflyga maskinen var att finnarna intresserat sig för typen, men tydligen funnit att den ej var fullt tillfredsställande, när det gällde stabiliteten. Efter överste Bjuggrens senaste provflygning hade dessutom vissa »förbättringar» gjorts av Fokkerfabrikernas konstruktörer.

Överste Bjuggren begärde en kort tjänstledighet, flög med ordinarie trafikplanet från Bromma, från det snöslaskande Stockholm till ett varligt Holland, intög en lätt lunch på Shiphoof i Amsterdam och begav sig sedan till fabrikenas egna hangarer på fältet för att göra provflygningen. Vad för ändringar som gjorts fick han inte riktigt klart för sig. Fokkerfabrikernas provflygare sade sig emellertid vara tillfredsställda. Han tyckte sig konstatera att planet var en smula tyngre i starten, något som han emellertid ansåg borde vara lätt avhjälp genom en justering av utväxlingen till höjdrodret och så började han göra en serie dykningar från 3000 meters höjd: en femhundrametersdykning i 45 graders vinkel, en tusenmetersdykning i samma vinkel, varefter han successivt ökade vinkeln till 60, 70 och 80 grader. Han gjorde slutligen en 1500-meters dykning under helroll.

— Det var när jag skulle ta ur planet ur dykningen, som det hände, säger överste Bjuggren. Hela maskinen började skaka så fruktansvärt, så att jag trots att jag var fastbunden åkte mellan sitsen och taket, som jag hade blivit sparkad utför en trappa. Det var ganska kusligt, allra helst som jag inte visste vad som hade hänt. Hade jag tappat höjdrodret? Var vingarna borta? Situationen blev inte angenämare av det faktum att jag visste att det var omöj-

(Forts. på sid. 25.)

»Det var när jag skulle ta planet ur dykningen som det hände. Hela maskinen började skaka så fruktansvärt att jag trots att jag var fastbunden åkte mellan sitsen och taket som jag hade blivit sparkad utför en trappa... Hade jag tappat höjdrodret? Var vingarna borta?»



Överste Björn Bjuggren.



T. v.: För att slippa köra in till bryggan efter varje flygning byter man passagerare från motorbåten, varvid motorn för säkerhets skull stoppas. Sedan har Walle att dra i snurran igen. — Nedan: Säger inte denna bild allt om sjöflygets ljuvlighet? Stugan på strandbrinken, segelbåten, Walle med paddeln, grabben i gummibåten — och Cuben som verkligen trivs på vattnet! — Längst ner t. v.: Cumulusmolnen tornar upp sig när vi landar — eller »vattnar» i det här fallet? — på sjön Runn i närheten av Ornässtugan. Där har Walle en god vän, Theodor Eld, som äger en land-Cub på Rommeled. Nu lockar sjöflyget, och här är vännen Eld och lågor efter en tripp i framsitts.



Sjöflygälskaren Harald Millgård är retad. »Landflygfantasten» Harry Nilssons nertryckning av sjöflyget (i FLYG nr 14) har inte lämnat honom någon ro. I Storsjöodjurets skepnad har den jämtländske Harald tillsammans med Walle Forslund på ANA sjöflugit i Dalarna och med dessa bilder vill han visa alla ståndaktiga landsoldater att skall man ha den rätta behållningen av flygningen, då skall man kunna landa på vatten!

SJÖN VÄLKOMNAR!

Häromnumret var en självsäker herre framme och valsade i FLYGs spalter. Han sjöng klagovisor om något okänt, skrämmande som kallas sjöflyg och lovsånger till något välbekant och kärt som heter landflyg. Genom trägen övning hade han lyckats fixera skygglappar för de aktiva hjärncellerna så att dessa endast uppfattade det som legat framför dem vid tiden före nämnda övningars igångsättande en gång för många år sedan. Med en sinnets ihärdiga seghet, ovanlig för en svensk och mera

typisk för en tibetansk lama eller en utlärld yogagubbe, förklarade han att han *bestämt motsatte sig allt slags sjöflyg*. Detta av bl. a. följande anledningar:

... »att man med att montera ett par flottörer under ett flygplan fullständigt förstör dess flygegenskaper. Hastigheten sjunker med 10—15 km/t... och planet blir tungt och tråkigt att flyga... nödlandning på vatten kan innebära större risker för ett sjö- än för ett landflygplan.»

Vilken omätlig fond av erfarenhet talar icke ur dessa visa ord, erfarenheter från framfarna dar, då flottörerna inte var så fulländade som nu!

Under en epok, då tiden nivelleras och vi med den, måste man respektfullt beundra detta benhårda fasthållande vid det som gammalt och fornt varit haver.

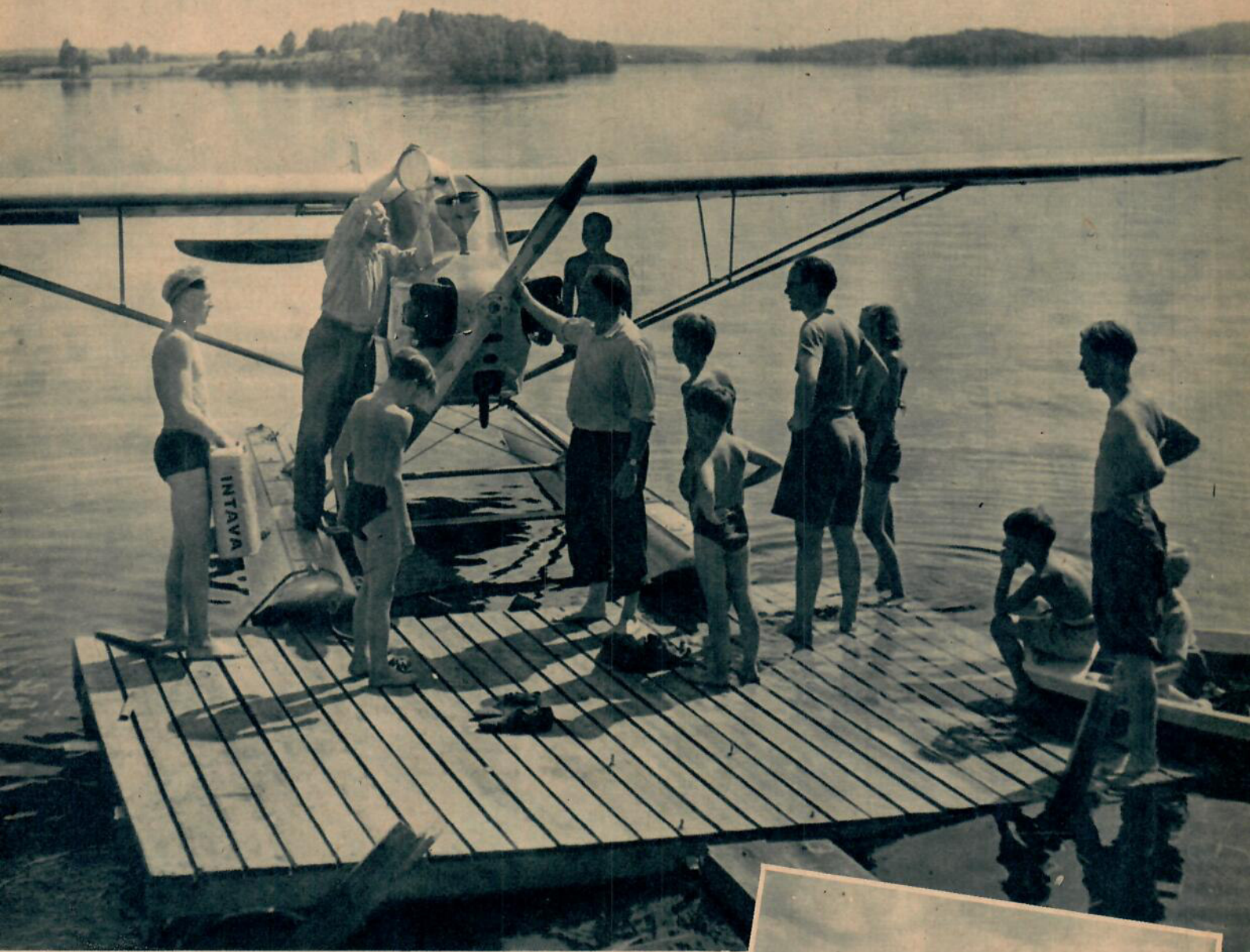
Den som skriver dessa högaktningfulla rader gör ingalunda anspråk på att vara tillnärmelsevis lika förtjänstfullt konserverad och karaktärsfast som ovan citerade flygande (jovisst, faktiskt!) furir på F 8. Ack, jag är blivit nivellerad och är med hull (ganska mycket) och hår (d:o) gripen av den nya tiden. Runt omkring mig börjar allt fler medborgare inse att flygfälten är för få och att vi borde försöka att bättre utnyttja de omkring 90 000 (Albin Ahrenberg har räknat dem under sitt rundflaxflackande!) svenska sjöarna. Alla — utom den ståndaktiga landsoldaten på Barkarby.

Fuller väl inseende att hur starka och väl motiverade argument som helst skulle förfela att göra intryck på denne jaktflygare med vattuskräk i ordets egentliga betydelse, väljer undertecknade Storsjöodjur att framlägga sitt svar och försvar på bildspråket, vilket man kanske kan våga hoppas att t o m en skygglappsbärande syncell skall kunna se något förnuftigt i.

Herr landsoldat! Mina damer och herrar! Ni ser här en 65 hk Piper Cub Special, som med flottörer blir mindre »cubbig» och alltså stabilare i luften — med bibehållande av alla goda flygegenskaper. På en uppmätt bana kunde Walle Forslund efter



Fastän Cubens 65-hästars motor inte drar mer än 17 liter i timmen måste Walle tanka ibland, ty det blir många turer med pojkar som ska göras flygsinnade. Theodor Eld smeker ömt propellern och tycker att den varit duktig... — Nedan t. h.: Det finns en del stockar för förtöjning av timmermoringar i denna vik av Runn men dessa syns mycket väl från luften. Walle har »kartlagt» dem i sitt minne före landningen och vet prels var han har stockarna. Starten följs med spänt intresse av tillströmmande ungdomar i egna och andras båtar.



flygning i med- och motvind konstatera att den vid Ahrenbergsflyg på Lindarängen nyligen toffelmanterade Cuben SE-BCT gjorde minst 5 km/t högre marschfart än landversionen — men så är ju Cubhjulen också ena riktiga bromskuddar!

De nya Edo-flottörerna har större bärighet än man tidigare tycks ha använt på de fåtaliga sjöflygplanen i Sverige. Vid provflygningarna utanför Lindarängen lättade planet på 6—7 sek i svag vind med endast förare, och med två personer var lättningstiden något över det dubbla. Albin Ahrenberg och Luftfartsstyrelsens ingenjör Bengt Kellin var överförtjusta — de hade aldrig sett något liknande. Och att snacka om förstörande av flygegenskaper... ja, det är snack. Kärran är lika mjuk (meken »Fiskar-Lasse» hade fifflat med skevrodergrejerna så att även de gick lätt) och trevlig på tofflor som på hjul. — Walle och Storsjöödjuret kunde inte låta bli att ge sig i väg med Cuben till Dalarna. Och nu är tiden inne att låta bilderna från denna trevliga tur tala — de utgör så att säga svar på diskussionen. *Storsjöödjuret.*



**Direktörsassistent
BENGT HELLSTENIUS**

— I många år har jag bl. a. sysslat med flygannonser, men jag måste säga att propagandan hittills inte haft stor verkan. Ofta är reklamen, inte minst flygannonserna, för tråkiga. Rättvisen tror jag är att slå in på en gladare linje: att tala om att det går kvickt. Och så bör man slå på att det är billigt. Då jag skall till Göteborg på att det vet inte folk. De jag skall till Göteborg flyger jag, det är faktiskt inte dyrare än att åka tåg. Och så är det tjuvligt: tänk att äta lunch i Paris och supé i Stockholm samma dag. Men åtminstone om vintrarna är det för få människor som tar flyg, har jag en känsla av. De vet väl inte hur billigt det är. Att tjata om säkerhet och komfort tror jag inte är rätt medlet att nå målet. Det där med säkerheten är Medelssvensson ganska skeptisk mot så länge det händer en massa flygolyckor, även om de sker utomlands, och komforten är så märkvärdig. Inte att komforten är det nog som Nej, svensken betraktar att flyga i alla fall, ett litet äventyr att ha äventyr. Tala men svensken vill ju ha äventyr. Tala då om för honom att det är billigt och att det är... ja, lätt!



**Direktör
RICHARD THURDIN**

— Vad jag kan förstå bör propagandan sättas in för att övervinna den tveksamhet som behärskar folket när det gäller flyget. Folk har ju en nedärvd skepsis mot allt nytt och oprövat och därför anser jag att det bara finns ett sätt att råda bot: att låta människorna få egen praktisk erfarenhet av flyget. Entusiasmen hos den som har flugit för första gången bör utnyttjas bättre, han talar i allmänhet vitt och brett om vilken upplevelse det var och kommer därför andra att ta sig själva i kragen och äntra ett plan. Men det bör vara en nyttoresas. De s. k. rundflygningarna betraktar jag mer som ett söndagsnöje. Bäst vore det väl — nu adresserar jag mig till flygbolagen — att låta människor flyga gratis på reguljära linjeslinjer. Här, anser jag att flygintresse från man till man. Hur det där skall genomföras i praktiken kan jag däremot inte svara på i en hast...



HUR VILL NI GÖRA FLYGPROPAGANDA?

**Direktör
ERIK AKERBLOM**

— Som jag ser problemet är det två kategorier man har att bearbeta, dels affärsmännen och dels den övriga allmänheten. Den första gruppen är nog lättare att övertyga, från allmänheten däremot möter man säkert ett visst motstånd. Men jag tycker flygbolagen skall göra som bilfirmorna slog igenom bilismen på sin tid: en samfällidaktion för trafikflyget! Ser man sen på hur exempelvis en film kan bli succé, så beror det inte minst på rekommendationer från den som sett den. Denna metod kan flyget mycket väl begagna. Man tänker sig dessa stora företag som L. M. Ericsson och andra. Om någon av arbetarna där fluge företena i flygresan och sedan berättar om den för kamraterna i någon organisation eller klubb inom företaget, så skulle ju intresset smitta av sig. Organisationer och sammanställningar bör absolut bearbetas på det sättet. Sen kunde man tänka sig en pristävling bland skolungdom i de högsta ringarna som gick ut på att de fick komma med tips om hur de ville ordna flygpropaganda. Ungdomen är lyhörd och det är ju på ungdomen som flyget måste bygga.



Många medel har använts för att göra folk intresserade av flyg, en del med skulder har väl varit effektiva, en del mindre lyckade. Nu frågar vi: hur skulle Ni vilja göra flygpropaganda? Vi har vänt oss till några reklammän och ett par andra herrar som flugit en hel del och som i sin verksamhet har att göra med allmänheten. Säkert kan en del av de idéer som de presenterar vara till nytta för dem som mera regelbundet har till uppgift att sprida flygsinne. Intervjuare: Sven Broman.

**Radioljänst "flygandes"
MANNE BERGGREN**

— Jag tycker folk är flygintresserade, jag tycker inte det behövs någon propaganda, och jag kan i varje fall inte komma med något patentrecept för att öka intresset ytterligare. Den där gamla traktaten att göra folk all-mindad på ett sätt som om det gällde att ersätta kristendomen är nu mer onödigt än någonsin. Det räcker med att mata ordet propaganda är onödigt, det behövs ingen propaganda för en så rolig sak som flyg — propaganda kan man göra för att få folk att acceptera något mindre livets naturliga intressen och de barn som växer upp får ju faktiskt insupa flygglädern med modersmjölken. Jag tycker inte att situationen är beklämsam. Man kan ändå inte begära att var och varannan skall kunna alla nya flygplanstyper som utkommer. Vi fortsätter med att tala om att det är trevligt att flyga, det räcker.



Direktör BJÖRN KJELLSTRÖM

— Flygets snabba utveckling är i sig själv en tillräcklig propaganda. Man läser ju dagligen om nya konstruktioner och nya landvinningar när det gäller flyg, och dessa meddelanden i pressen anser jag räcker för att intressera allmänheten. Synd bara att även små flygmissöden i en del av pressen katastroffärgas. Men ambulansflygets insatser är lyckligtvis en onödig. Jag tror inte fall tycker jag att de s. k. flygdagarna är onödiga. Flygbolagens meddelanden de har annan effekt än en vanlig cirkus. Flygbolagen meddelanden om tidtabeller och flygfrakter och sådant bidrar till att hålla den resande allmänhetens intresse vid liv. Men jag kan inte låta bli att anmärka på den väntan på marken som trafikflyget än så länge dras med. Här tycker jag nog att informationen kunde vara bättre. Nu sitter man på Bromma och får besked om att planet skall avgå om en timme och när den tiden har gått så blir det kanske att vänta ytterligare en timme — speciellt då om vintern. Sådant irriterar.



**Direktör
SVEN RYGAARD**

— För att få människor flygsinnade tror jag det bästa sättet är att låta dem flyga. Rundflygningarna av Ahrenbergs typ anser jag har gjort den största verkan. Dessutom är det lustigt att tänka sig att det är en propaganda som betalas av dem för vilka man gör propaganda; det brukar ju kosta 15 kr. att flaxa runt ett slag. Det är onekigen ganska originellt. Andra områden kommer minsann inte så billigt undan med sin propaganda.



1938 gjorde Howard Hughes en jorden runt-flygning som överträffades först i år av pennfabrikanten Reynolds. Här ses den excentriska miljonären i lånad hatt och med 91 timmars skägg efter rekordflygningen. — Vid sidan av flyg intar kvinnorna, speciellt Hollywoods divor och nattklubbsdrottningar, en framskjuten plats i Hughes liv. Lana Turner t. h. och Linda Darnell nedan t. v. är ett par av de stjärnor som han ofta setts tillsammans med.



HOWARD

HUGHES

I VIRVELSTORM



Mångmiljonär, flygplanskonstruktör, rekordflygare och filmproducent i storpolitiskt blåsväder. Glamour-girls i vittnesbåset. Jorden runt i lånad hatt!

— bl a Lana Turner, Linda Darnell och Ava Gardner — till vittnesbåset i Washington för att de skall hjälpa till att sprida klarhet i det så högaktuella men tydligen mycket komplicerade Howard Hughes-fallet.

Det är inte första gången Howard Hughes namn surrar i telegrafkablarna eller slungas mellan radioantennerna. Han har hållit världen i spänning tidigare, fast oftast — det skall villigt understrykas — i mera glorioäsa och smickrande sammanhang. Han har haft en eminent förmåga att låta tala om sig och sätta fantasin i rörelse, ända sedan han för mer än tjugo år sedan — ingen visste till en början riktigt varifrån — dök upp i Hollywood och förklarade att han ämnade börja producera filmer.

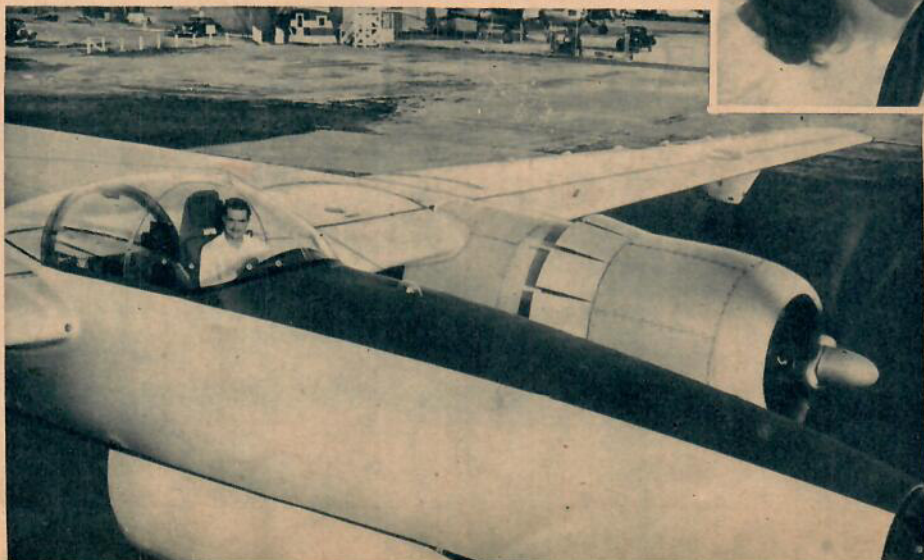
Nu duggar det tätt, tätt av pikanta sensationstelegram om den amerikanske mångmiljonären, flygplanskonstruktören, rekordflygaren och filmproducenten Howard Hughes. Hans namn figurerar i en storpolitisk mutskandal av jättepportioner, i vilken även Roosevelts äldste son, överste Elliot Roosevelt, en rad senatorer, kongressmän, militära förgrundsfigurer, ministrar och en bukett av Hollywoods skönaste, prominentaste och pinuppigaste filmstjärnor är inblandade. Sällan eller aldrig har ett »kriminaldrama» rullats upp med så många ryktbara huvudpersoner. Amerika håller andan och världen för övrigt gnuggar sig i ögonen och avvaktar med intensiv spänning fortsättningen på den lovande upptakten, som Hollywoods durkdrivnaste manuskriptförfattare inte skulle kunna ha gjort mera explosivt dramatisk.

En kommitté har tillsatts av senaten i Washington för att ta reda på, vart de fyrtio miljoner dollar, som Howard Hughes erhöi av regeringen för krigsflygplan, som aldrig levererades tagit vägen. Samt hur han fick dem. Det är i det sammanhanget som man beslutat kalla ett femtiotal Hollywoodstjärnor och nattklubbsdrottningar

Han var då knappt torr bakom öronen. (Han är född på själva julaften 1905 i Houston i Texas). Hollywood log, men leendet blev mera ansträngt, när det visade sig att den purunge mannen envisades att göra filmer, som inte bara blev succéer utan mycket stora succéer — åtminstone ekonomiskt sätt. Redan på sin första film tjänade han 100 000 dollar, hans andra — eller tredje —, »Arabiska nätter», gav honom 300 000 dollar och ett akademipris. Nu började myten Howard Hughes skapas. Det sades att han hade arvt en omätlig förmögenhet. Det talades om 25, 50 till och med 75 miljoner dollar. Siffran kan reduceras högst väsentligt. I realiteten fick han arva

(Forts. på sid. 22.)

Ava Gardner t. h. hör också till de glamour-girls som instämts som vittne till den sensationella process som håller på att rullas upp. — Nedan: Howard Hughes har själv provflugit de flesta av de plan han tillverkat. Här sitter han i en av sina modernare kärror, XF-11.



FINSKT ÖVNINGSSEGELPLAN SLÅR WEIHE I TERMIK!

Intressant finsk utredning ställer gamla vedertagna bedömningsgrunder för segelplanens flygegenskaper på huvudet.

Prototypen till det finska övningsplanet PIK-5, som blev färdig i september 1946 och omedelbart genomgick en serie noggranna provflygningar, visade sig ha en del synnerligen goda egenskaper. Bland annat omnämns i rapporterna de goda kurv-egenskaperna och den låga stallgränsen. Några av provflygarna påstod bestämt att det i svag termik var lättare att hålla sig uppe med PIK-5 än med Weihe! Uppgiften togs dock av den finska segelflygarkonferensen senare på hösten med största reservation, så fantastisk syntes den.

En nyligen utförd undersökning i saken visar dock att rapporten om de påtalade goda prestanda för PIK-5 vid kurvflygning helt är på sin plats. Teknolog Raimo Häkkinen, som sommaren 1946 flög sitt Silver-C på Alleberg och som tidigare är känd för sin insats i ett utmärkt arbete om den låga kopplingen, har gjort en intressant analys av segelflygplanens kurvegenskaper.

Författaren påpekar helt riktigt att när

det gäller att bedöma segelflygplanens prestanda utgår man i regel från hastighetspolaret, som visar planets sjunkhastighet (w_s) vid olika flyghastigheter (v_s) vid planflykt. Tre sådana hastighetspolarer är inritade i fig. 1. De visar, att Weihe i planflykt är betydligt överlägset övningsplanet Baby och PIK-5, speciellt vid högre hastigheter, när det gäller att omsätta erövrad höjd i distans. Endast vid de lägsta möjliga hastigheterna, nära vinkningsgränsen för Weihe, närmar sig kurvan för PIK-5 det högvärdiga planets. Men frågan gäller icke endast hastighetspolaret, utan i flera fall — övningsflygningar över hemfältet, all termikflygning, uthållighetsflygning i ren termik samt vid höjdflygning — blir det planets kurvegenskaper, som avgör. Och termikflygning är till nära 90 procent svängar. Utgående från ett polskt föredrag i saken vid en ISTUS-konferens från tiden före kriget analyserade Häkkinen frågan ytterligare och kom fram till ett intressant no-

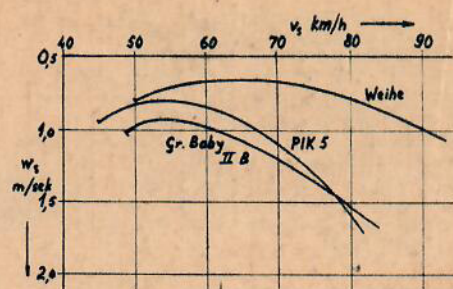


Fig. 1.
De i undersökningen berörda flygplanens polarkurvor.

mogram, med vars hjälp det är möjligt att på basen av hastighetspolaret utan vidare bestämma ett segelflygplans sjunkhastighet vid olika kurvradii. I nomogrammet (fig. 2) ligger skalan för kurvradien (r meter) till vänster, den snedställda skalan avser flyghastigheten (v_s) vid planflykt och den lodräta skalan till höger ger värdet för sjunkhastigheten (w). Det gäller först att inrikta planets hastighetspoler i planflykt i systemet varpå man utan vidare kan avläsa vilken minsta sjunkhastighet planet erhåller

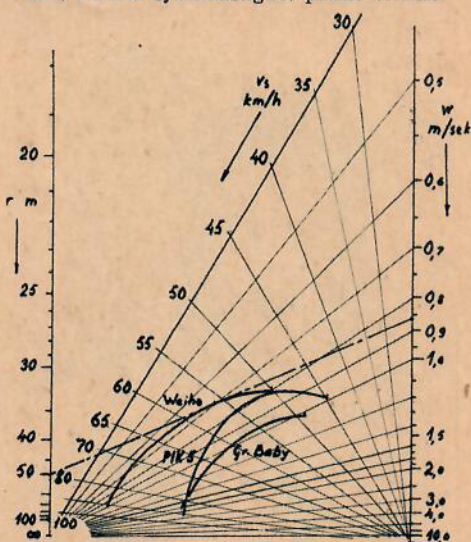


Fig. 2.
Nomogram för bestämmande av sjunkhastigheten vid svängar.

vid någon bestämd kurvradie. Som exempel tar vi den brutna linjen, som tangerar Weihepolaret, och som visar, att vid en kurvradie på 50 meter är sjunkhastigheten för planet — vid bästa ekonomiska flygning — c:a 0,85 m/sek.

(Forts. på sid. 5.)

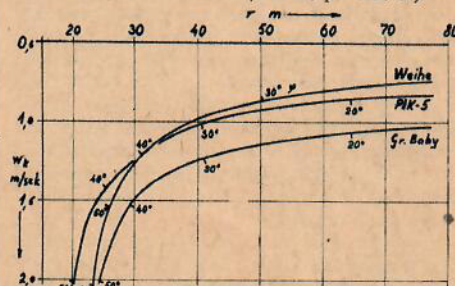


Fig. 3.
Minsta sjunkhastigheter vid olika kurvradii. Bankningsvinkeln är angiven på själva polarkurvan.

Diskuterat i Prag:

”NOBELPRIS” INOM FLYGET? FLYGREKLAM BLAND SKOLBARN

— Det är svårt att lära gamla hundar sitta och därför tänker vi börja göra flygpropaganda i skolorna, förklarar ABA:s unge reklamchef, hr Charlie Florman, som jämte redaktör Nils Horney i SAS representerade Sverige vid en internationell flygreklamträff i Prag helt nyligen. Vi skall ställa i ordning en broschyr och skall försöka trycka kartor som visar världsflygnätets utbredning.

— Det hela skall inte få formen av någon speciell ABA-reklam utan stimulera flygintresset över huvud taget, vilket indirekt ändå gynnar oss, fortsätter hr Florman. En av de saker vi kom överens om i Prag var nämligen att all världens flygbolag vid sidan om den egna reklamen skall göra en samfällad propaganda för trafikflyget som sådant. Det tjänar vi alla på. Vid stora utställningar är det bättre att bolagen enar sig om en expo som visar trafikflyget av i dag än att det hela plottas sönder på att alla flygbolag i speciella monstrar talar om att just de är bäst.

En annan intressant sak som diskuterades var möjligheten av att sätta upp ett »Nobelpris» inom flyget. Det skulle vara en belöning på cirka 250 000 kr som årligen skulle utdelas till den eller de som gjort någon uppseendeväckande nykonstruktion inom flygtekniken och som sålunda bidragit till att höja flygsäkerheten. Som donator hade vi tänkt oss bensin- och försäkringsbolag, flygplansfirmor etc. Konferensen var emellertid medveten om att det skulle vara rätt



Reklamchefen
CHARLIE FLORMAN

svårt att rättvist bedöma de kandidater som skulle komma ifråga till priset.

Vad beträffar flygbolagens reklam inskräptes det tydligt att den måste vara anständig, d v s reklamen får inte läggas på rekordnoteringar, olycksstatistik o s v utan det är sundare att framhålla regularitet, bekvämlighet och pålitlighet. Bolagen skall dessutom få inregistrera

(Forts. på sid. 25.)

T. h.: En vidareutveckling av Ryan-jaktplanet Fireball har i dagarna offentliggjorts. Den nya versionen är betecknad XFR-4 och skiljer sig från föregångarna FR-1 och XF2R-1 genom installationen av en ny och starkare reaktionsmotor — ett axialaggregat av typ Westinghouse 24-C med 1 900 kg. statisk dragkraft — samt ett nytt luftintagsarrangemang. Medan FR-1 hade luftintagen till reaktionsmotorn placerade i mittvingens framkant är XFR-4 utrustad med två gälliknande »släta» intag i flygkroppens främre del. Wright Cyclone-motorn på 1 350 hk är densamma på XFR-4 som på FR-1. Både i fråga om hastighet och stigförmåga lär XFR-4 överträffa den propellerturbin-utrustade XF2R-1, vilken enligt uppgift hade en toppfart på c:a 800 km/t.

AMERIKA

är

AMERIKA:

STÖRST I VÄRLDEN



Den 12 juni rullades det första tunga bombplanet av typ Boeing B-50 ut från en av monteringshallarna vid Boeing-fabriken anläggningar i Seattle (bilden t. h.). B-50 betecknas som »amerikanska arméflygvapnets nya långdistansbombare» och är en direkt utveckling av B-29:an, det s. k. Flygande slagskeppet eller Superfortress. B-50 är dock närmast att betrakta som ett helt nytt flygplan med helt nya och förnämligare egenskaper än B-29. Motorutrustningen består av fyra 3 500 hk Pratt & Whitney Wasp Major och till övriga mer påtagliga ändringar kan den nya fällbara fenan och den nya vingkonstruktionen hänföras. Eftersom fenan på B-50 är betydligt högre än på B-29, har man gjort denna fällbar vilket minskar höjden från 11,66 till 8,10 m. Vingen på B-50 är identisk med den på trafikplanet Stratocruiser. USAAF har hittills beställt 133 plan av denna typ.

T. v.: Amerikas första sexmotoriga reaktionsbombare är Martin-fabriken nyligen provflugna XB-48. Planet är dessutom märkligt så till vida att det är försedd med en helt ny typ av landställ. I stället för det numera vedertagna noshjulsstället har man på Martin XB-48 gått in för en helt ny typ som utprovats på en Martin Marauder och som består av dubbelhjul under nos och bakkropp samt ett mindre stödhjul under vardera yttre motorgondolen. XB-48 har en spännvidd på 32,9 m, en längd av 25,9 m och en höjd av 8,4 m. Toppfarten anges till c:a 775 km/t och den maximala bomblasten till c:a 10 ton. Flygsträckan lär vara betydande.



T. v.: Prototypen till världens största landbaserade transportplan — Convair-fabriken XC-99 — håller nu på att färdigställas. XC-99 är en utveckling av samma fabriks jättebombare B-36 med förstörd flygkropp. XC-99 är liksom B-36 försedd med sex P & W Wasp Major-motorer på vardera 3 500 hk och är avsedd att kunna bära en last av upp till 400 soldater eller 335 sårade. Alternativt kan planet användas som godstransportplan och tar då c:a 45 ton gods. Den maximala flygsträckan med reducerad last är c:a 13 000 km.





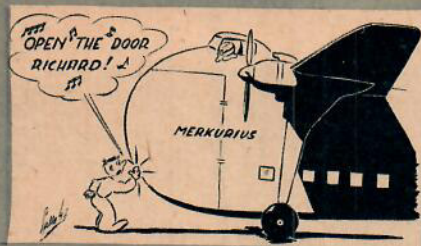
Bortåt ett 100-tal personer, fotografer, journalister och representanter för T-flyg, Ostermans och Bristol trängdes framför Freightern när den eleganta sportvagnen rullade ut ur planets vildiga »gap».

Schlagern har nått Bromma:

"OPEN THE DOOR" OCH SLÄPP UT EN BIL!

Tisdagen den 6 augusti blev en märkesdag i den svenska kommersiella flygets historia. Den första av T-flygs beställda Bristol Freighters landade då på Bromma och medförde på leveransflygningen förutom ett tiotal passagerare, bland andra fabriken chefskonstruktör, ingenjör *A. E. Russel*, även en Bristolbyggd BMV-bil med adress till *Hans Osterman*. Det var första gången en bil levererades luftvägen till Sverige och samtidigt första gången i världshistorien som en flyg- och bilfabrik på detta sätt »självförsörjande» kunde ombesörja transporten av sina produkter.

Som förare på jungfrufärden som gick från England över Kastrup och till Bromma fungerade *Bo Menotti* och *Hasse Ståhlfors*. De hade i två veckors tid legat i England och flugit in sig på

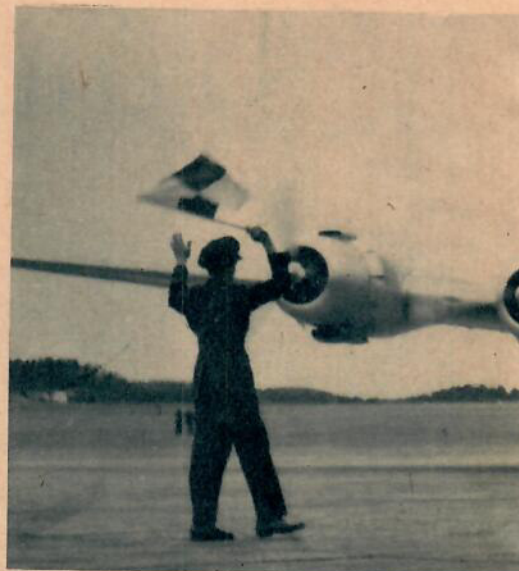


planet och tycktes redan befinna sig på sin mammas gata i Freighterns med många finesser utrustade förarrum. — För att vara ett konventionellt sporrhjulsplan har Freightern så goda flygegenskaper som man bara kan önska sig, berättade *Bo Menotti* efteråt. Tack vare den högt sittande förarkabinen är sikten utomordentlig även vid rullning på marken, det känns nästan som att sitta i ett flygplan med noshjulsställ. Vind-
(Forts. på sid. 27.)

De båda noshalvorna som manövreras för hand med en vev inne i lastrummet har just börjat sära på sig.



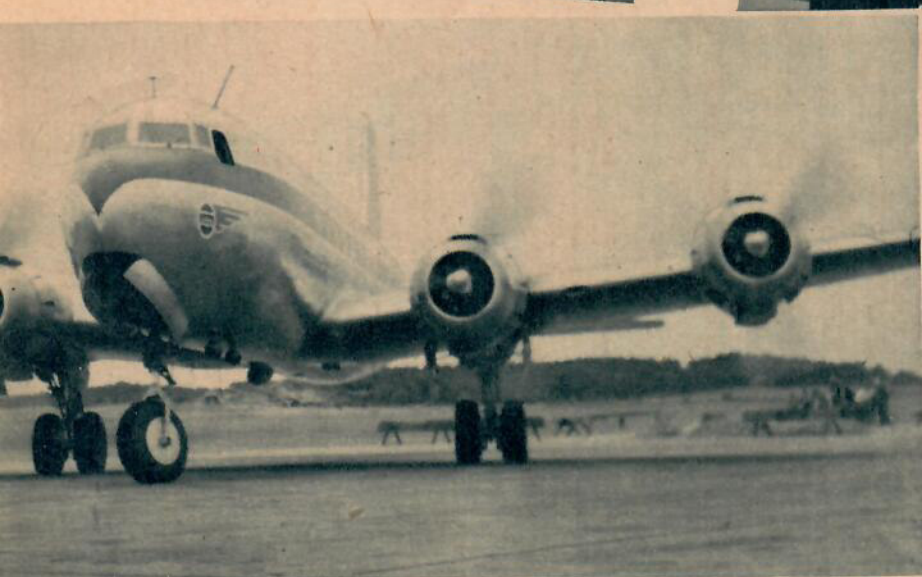
Startmekanikern *JOHN LEVIN* (t. v.) och »batt» *HANS NILSSON* studerar DC-6:ans nylondäcksring.



Ovan: Landningen på Bromma gick perfekt. — Nedan: Fru *ELISABET LIND*, Stockholm, var den första svenska passagerare som steg ur en DC-6:a på Bromma. Hon kom från Rivieran.



Belgiske ministern i Stockholm Vicomte du PARC bekantar sig med chefspiloten, den berömda stridsflygaren MARK STEINER.



Ovan: Den halvt cowboyklädde försäljningschefen i Douglas, general BETRANDIAS, har kommit i trevligt sällskap och bekantat sig med två flygvärdinnor, ABA:s BRITT HANSSON och SABENA:s van DERWAEREN. — Nedan: Den belgiska flygvärdinnan gör i ordning överslafen medan ABA:s CHARLIE FLORMAN redan provsitter den undre. De 52 sittplatserna kan förvandlas till 26 dylika bekväma bäddar.

C-6:ans "SENSATIONER" LYNS INTE UTANPÅ PLANET

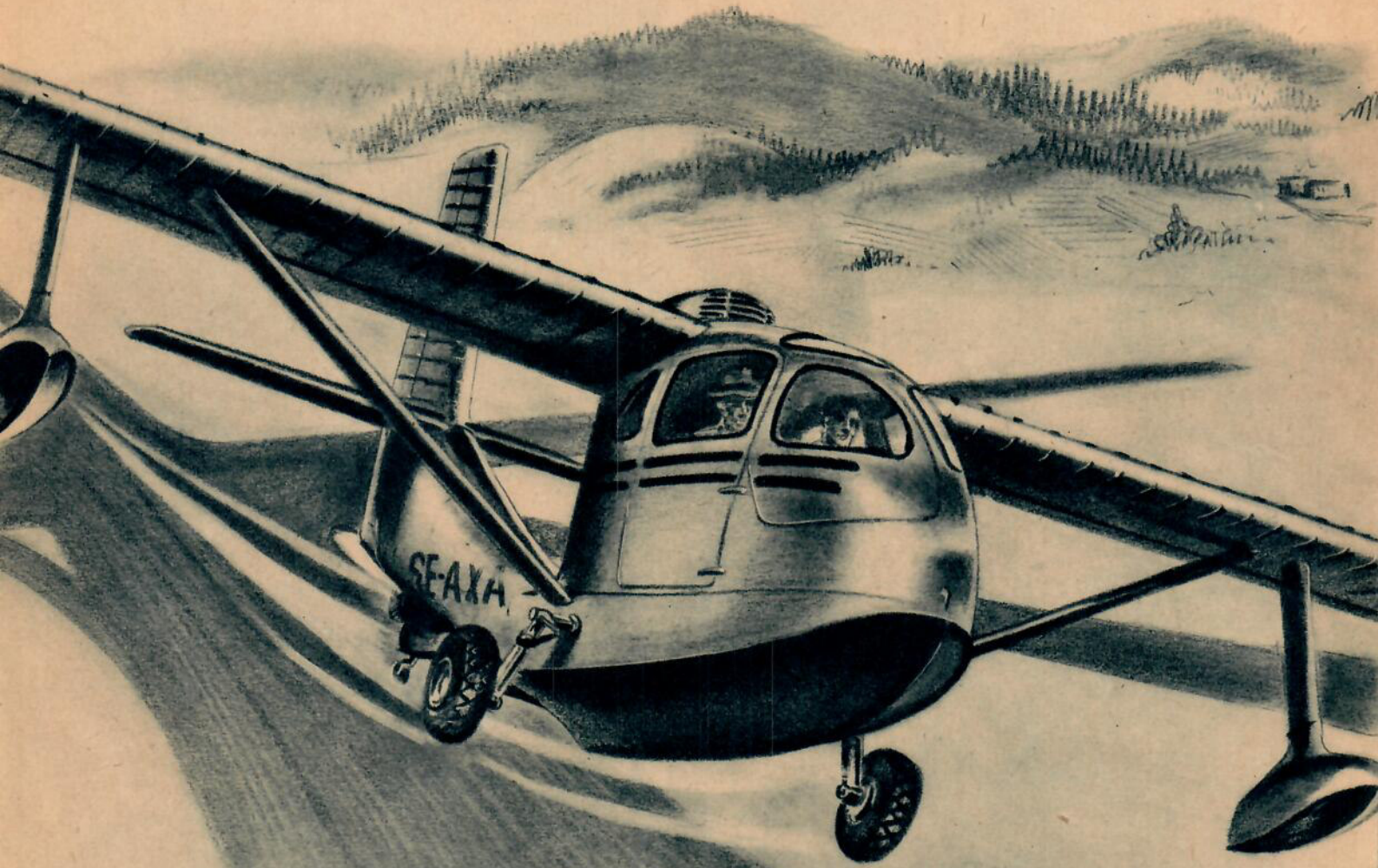
Reportage: Sven Broman — Paul Melander

Donald W. Douglas som grundade Douglasfabriken i Santa Monica 1920 lär vara en av de få amerikanska flygplansfabrikörer som arbetat med verklig ekonomisk framgång. »När Donald Douglas lyckas, får vi andra räkna med ekonomiska bakslag», säger han i USA. Douglas har arbetat på en konservativ linje, det har i huvudsak varit två-fyrmotoriga flygplan och han har undvikit originalitetssvärmerier. När andra firmor tänkas börja hota DC-4:an sätter han in DC-6:an, vilken en yttlig betraktare — exempelvis en del av Köpenhamnspressen (»det här var ju ingenting») — inte finner så revolutionerande, men som i alla fall innebär fem års idogt vidarearbete på DC-4:an. DC-6:an har blivit ett stabilt plan och av tecknen att döma blir den också en »bestseller». Det belgiska SABENA presenterade nyheten i Sverige och genom att stiga hastigt från måna utan besvär för passagerarna visade man på en gång en av nyheternas behag: kabinen gjorde att passagerarna inte kände ett dyft av den snabba klättringen upp till 10 meter. Genom vatteninsprutning i motorn ökade man förresten dess effekt så att pla-

(Forts. på sid. 22.)



EN GOD START...



framåt och uppåt....



BERÖMDA FLYGPLAN (3):

Hawker Typhoon





björkar, spegelblanka sjöar, sovande byar och längre upp snöhöljda fjäll.

Vi var tre flygbitna personer, anställda vid Skandinaviska Aeros verkstad i Norrtälje och med uppgift att hålla Dakota-planen i kondition. En dag råkade en av oss gå in i ett närbeläget skjul, vi hade hört att där skulle finnas ett flygplan som inte användes men som var fullt luftvär-

Den 21 juni kl. 13.45 får R W D 13 full gas och vi lämnar Norrtälje med kurs på Gävle. Vi har ingen större brådska, så vi följer kusten, flyger in över Gävle på den föreskrivna minimihöjden, söker rätt på ett flygfält i stadens omedelbara närhet som enligt rykten skall vara så hundraprocentigt amerikaniserat att man bör kunna säga goddag och adjö på perfekt engelska. Det visar

MIDSOMMAR OVAN FJÄLLTOPPARNA

Flygmekaniker Gustav Grym i Norrtälje lånade tillsammans med ett par arbetskamrater en gammal R W D 13 i midsomras och flög upp till nordligaste Lappland. Det blev en härlig flygtur med midnattssol och härliga svep över midsommar-dansande människor och bergklättrande turister. En nödlandning på en landsväg i obygden gick också galant. Färden tog 34 flygtimmar och Gustav Grym berättar här om uppresan.

För en människa som är född och uppväxt i midnattsolens land ter sig midsommartiden i mellansverige som en påskhelg utan snö i Malmö. Så småningom får man en stark längtan av att fira en riktig midsommar med sol dygnet runt. För den som flugit i övre Norrland en midsommarnatt har något vackert fastnat i minnet om inte annat så solen — gröna fjälldalar, fjällslutningar med knotiga fjäll-

digt. Vi fick en idé; vi försöker få låna rishögen i fråga för ett så fördelaktigt pris som möjligt. Vi fick låna den, midsommarhelgen var räddad. I det här sammanhanget så vill vi tacka vice verkställande direktören kapten Edén och verkstadschefen ingenjör Törnblom för det stora tillmötesgåendet. Och nu, följ med på vår norrlandsresa!



sig att ryktet är överdrivet, vi blir väl mottagna av självaste hövdingen Valle Forslund. Det blir att prata om flyg och flygplan... vilket flygplan som får de varmaste orden är väl för läsaren lätt att förstå... naturligtvis Cessna. Och om Valle finge bestämma så skulle Cessna vara var mans egendom i Sverige. Vi tar farväl av Valle och Sveriges trevligaste sportflygplats och med fullgas lyfter vi och sätter kurs på Sundsvall. Efter en timme och 30 minuter har vi Sveriges cellulosa- och sågverkscentrum under oss. Föröver har vi Midlanda flygplats, jag går in i trafiken och landar. Efter många om och men kom vi från Midlanda, men det var dyrare att åka bil från Midlanda till Härnösand än flyga från Norrtälje till Midlanda. När man står där

(Forts. på sid. 26.)

Ovan t. v.: Nödlandning 6 km från Puoltsa by i Lappland. T. v. piloten Gustav Grym, t. h. passageraren Öhman. — T. v.: Verkmästare Lundqvist ser på när RWD 13 görs flygklar i Norrtälje.

Bomber Harris ser på luftkriget:

FÖRSVARSGRENARNA BEKÄMPADE VARANN

Följden: Englands försvarsmakt blev föråldrad

I kriget 1939—1945 hade England nätt och jämnt, men endast nätt och jämnt, kunnat försumma det vapen — bombflyget — som vid denna tid borde ha behärskat hela dess strategi. Den omständigheten att dess fiender försummade detta vapen i ännu högre grad och även att deras missgrepp gav England två stora bundsförvanter gjorde det möjligt för oss att vinna kriget, fastän större delen av våra nationella tillgångar användes för tillverkning av mindre effektiva och stundom fullständigt föråldrade krigsmedel.

I både Tyskland och Japan upprätthöll de äldre försvarsgrenarna en sträng kontroll över flygplanens konstruktion, produktion och användning, och gjorde allt för att förhindra varje försök att låta flyget utföra självständiga operationer. Resultatet härav var, att när sådana självständiga företag måste utföras, såsom vid slaget om Britanien eller de japanska flyganfallen mot Okinawa, fanns inga för ändamålet lämpliga flygstridskrafter.

Tyskarna hade — naturligtvis — låtit armén bestämma hur Luftwaffe skulle användas. Följden var att flygstridskrafternas enda uppgift blev att understödja armén i dess blixtoffensiver. Detta medförde att den tyska armén ganska snart berövades sitt luft-

skydd och flygunderstöd på alla fronter, då Tyskland måste erhålla ett försvar mot självständiga strategiska flygoffensiver.

Allt för sent insåg tyskarna fördelen med ett strategiskt bombflyg, men deras försök att tillverka fyrmotoriga bombflygplan, vilka försök pågick även 1945, resulterade endast i att hindra tillverkningen av jaktflygplan, av vilka man hade ett trängande behov för försvaret.

Deras försök att åstadkomma samma resultat som av strategisk bombning med andra vapen, V-1 och V-2, var i och för sig riktigt. Men under trycket av det bombflyg som då behärskade läget hade fienden uppenbarligen varken tid eller tillfälle att upprätthålla underhållstjänsten eller utarbete formerna för den taktiska användningen av dessa vapen.

I Japan var det ännu sämre ställt. Där utövade både amiraler och generaler befäl över flygstridskrafterna, varför dessa splittrades i två delar, vilka leddes felaktigt av två sinsemellan oeniga myndigheter.

I intet framtida krig kan vi räkna med att våra fiender skall göra liknande felbedömningar av stridsmaktens inbördes värde.

1939 var vi nära att redan i början för-

lora kriget, därför att vi inte hade tillräckliga stridsmedel av något slag, särskilt icke det mest effektiva. Det är möjligt men osannolikt att vi lärt oss den läxa vi fick när vi stod på undergångens brant.

Vi kanske icke kommer att låta ställa oss inför den allvarliga fara som består i att låta våra landstridskrafter sakna tillräcklig utrustning med tunga vapen. Men i framtiden kommer det att få lika vådliga följder att förlita sig på föråldrade vapen som att inte ha några vapen alls. Och som jag ser saken är det fara värt att så sker.

Den som har befälet över framtidens mest effektiva vapen kommer att genomlida en ännu svårare tid än den flygvapnet hade 1939. Ty han kommer icke endast att ha amiralerna och generalerna mot sig utan också flygmarskalkarna.

Man har redan alltför lättvindigt anammat tanken, att atomkraften nödvändigtvis måste ses såsom en atombomb, ett stridsmedel som måste försas i flygplan, ett bedömande som bottnar i föreställningen att bombflyget är det krigsmedel som krävs i nutidens krig.

För min del anser jag att bombflyget hade sin stora tid under det senaste kriget,

(Forts. på sid. 24.)

FEM ÅLLEBERG i Tjeckoslovakien

Den 22 juli avslutades en tre veckor lång internationell segelflygträff anordnad av Akademiska Flygklubben i Prag. Första veckan fick deltagarna huvudsakligen flyga Kranich på klubbens eget flygfält i Klecany, 15 km från Prag. Andra veckan ställde tjeckiska luftfartsmyndigheten ett trafikflygplan till gästernas förfogande. Därigenom fick de tillfälle att se största delen av landet samt att besöka olika segelflygskolor och flygplansfabriker. Ett par dagars klättring i de natursköna Karpaterna ingick också i programmet, varvid Hohe Tatra naturligtvis blev slutmålet.

Genom denna resa fick deltagarna en mycket god uppfattning om de tjeckiska segelflygskolornas och flygplansfabrikernas kvantitet och kvalitet. Redan nu har Tjeckoslovakien fem segelflygskolor av Allebergs storlek. Batákoncernens flygplansfabrik i Zlin arbetar också energiskt med att få fram tjeckiska konstruktioner. Om denna utveckling fortsätter i samma takt som hittills, kommer med all sannolikhet de tjeckiska segelflygarna att inom få år göra sig gällande i den internationella konkurrensen.

Under sista veckan fick deltagarna flyga olika högvärdiga segelflygplan som Weihe, Minimoa och Rheinland, vid »Termiksegelflygskolan» Kráľupy. Denna tycks göra skäl för sitt namn. Av sju dagar kunde nämligen inte mindre än fem utnyttjas för segelflygningar på över fem timmar. Molnbasen varierade mellan 1 500 och 1 900 m. Ett par av de skandinaviska och en fransk segelflygare fick också vara med om en kortare kurs i avancerad flygning med Habicht.

Som den arrangerande föreningen betalade alla kostnader för flygning, resor inom landet etc hade deltagarna all anledning att vara tacksamma för de tre mycket givande veckorna.

Från de nordiska länderna deltog från Danmark: H. Harboe, H. Madsen-Møller, Cowboy Jensen; från Finland: J. Heinonen, R. Hökkinen; från Sverige K.-E. Övgård.

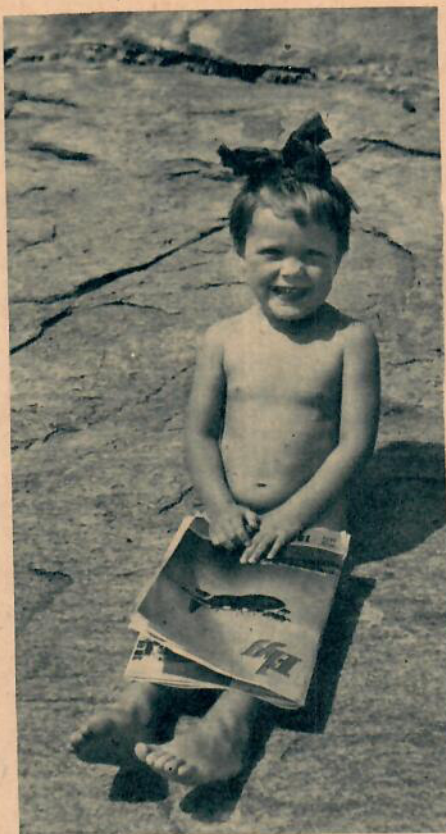
ROTOL

utställer på årets S:t Eriksmässa en flöjelbar propeller av den typ som användes på Vickers »Viking» och Bristol »Wayfarer». Det är en uppmonterad helmetallpropeller, fyrbladig, hydraulisk och Constant Speed. Den är av samma typ som den Rotol ut-



ställdes på flygutställningen i Paris 1946 och ses till höger på bilden.

Propellern har i sitt uppställningsstativ elektriska motorer som dels driver propellern runt med fem varv/min, dels utför omställning av bladvinklarna genom tryckknappmanövrering. Stativ och propeller har en längd av 1 473 mm och en bredd av 990 mm.



GLAD I FLYG

kan man utan vidare påstå att den här treåriga jätan är. Stina heter hon förresten. Hennes flygsinne är redan ganska grundmurat. Men det är av en helt annan art än hennes pappas. Det är mera moget — hennes låga ålder till trots.

Långt innan Stina kunde prata rent visste hon var ett »snygplan» var för något. Hon har rikliga tillfällen att beskåda luftens fartvidunder, för hon bor på ett högt berg inte alls långt från Bromma flygplats. Hon har tidigt blivit bortskämd med sensationer i rymden.

För så där 25 år sen, när hennes pappa var i treårsåldern, hörde en flygmaskin — för på den tiden hette det vare sej »snygplan» eller flygplan — till de verkligt stora händelserna. De var ganska sällsynta då och åtskilliga år framåt också, t o m i luften ovanför Stockholm. Så när de uppenbarade sej blev det ett liv i skogsbackarna och på gårdarna. All lek avstannade, alla nackar böjdes bakåt, och med viftande, handklappningar, skrik och hurrarop hälsades metallfågeln (eller träfåglar var det väl mest).

Vanar sätter i

alltsedan den tiden. Titta på de äldre när ett plan dundrar fram över hustaken: de stannar nästan hundra procentigt och kikar. Det är alltså för dem något av ett under att den där bevingade tingesten kan hålla sej uppe i luften — de må sen vara aldrig så flygsinnade och medvetna om att flyget inte längre är något experiment.

Men för efterkrigstidens ungar är det annorlunda. De sög in motorbullret i luften med modersmjölken, och det ganska bokstavligt om de som Stina föddes alldeles in på en flygflottilj. Och när pappa på promenad med sin jänta vill göra henne delaktig av luftens sensationer och frågor:

— Hör du, vad är det som bullrar? — så svarar hon bara kallt konstaterande: — Ett flygplan, vetja. Och intresserar sej mer för hur det kommer sej att månen lyser än att något så naturligt inträffar som att en 30-tonnare med 52 personer ombord landar på flygplatsen. Sönt ä väl inge konst!

Sena tiders flygsinne

är något annat än den fäförundran inför det ofattbara som de äldre hyste och delvis alltså hyser. Ungarna är realist. Stina har kikat tillräckligt — nu vill hon flyga själv (»åka flygmaskin» skulle nog hennes pappa ha kallat det på sin tid). Och man får nog hålla hårt om plånboken för att inte matpengarna ska gå till rundflax och allebergs-kurser redan före skolåldern...

Skulle man vara ledsen över att den nya tidens ungar flygintresse är så där sakligt? Naturligtvis inte. Dom som på sin tid bara stod och gapade inför ett bensinosande och stänkande fyrhjulsfenomen blev inte fäder till några automatväxlande vrållak. Att nutidens ungar accepterat flyget som en naturlig del av omvärlden är ett sundhetstecken. Stina och hennes generation kommer inte att tåla något huttnande med småslantar då det gäller att bygga den väg som för henne är lika naturlig och nödvändig som sandgången till mjölkbutiken — vägen som till himla bär...

Sönt ska man vara glad åt. Även om det kändes lite kymigt den där dan när bilden togs, då man var alldeles ledbruten av att följa en rote J-21:ors hissnande svallflykt över hallandsklipporna och unga fröken plötsligt utlät sej: — Pappa, kan dom verkligen inte fortare? SE-MIX.

SAA hundrafalt till Basel. Skandinaviska Aero AB fullbordade för inte så länge sedan sin 100:e flygning till Basel i Schweiz. Som bekant inledde SAA förra våren en serie fraktflygningar dit, men ibland har även andra europeiska metropoler såsom exempelvis Paris, Bryssel, Köpenhamn och i ett fall även Hamburg varit föremål för besök. Fram till slutet av juni har denna trafik upprätthållits med tre f d amerikanska C-47:or, ombyggda vid SAA:s verkstäder i Norrtälje och försedda med namnen »Polaris», »Pollux» och »Regulus». Flygplanparken har emellertid i dagarna förstärkts med en fjärde C-47:a, vilken begåvats med namnet »Castor». Lasten har varit av det mest skilda slag. I huvudsak har den utgjorts av färsk fisk, men även industriprodukterna har varit betydande. Bland annat har ett större antal kassaregisterapparater flugits från Stockholm till Basel.

»Castor» heter den fjärde C-47:an i SAA:s fraktflygplanpark.



DC-6:ANS ...

Forts. fr. sid. 17.

net kunde lätta mycket snabbt från Brommas Atlantbana. Man konstaterade att det visserligen var »rätt mycket vinge» som skymde utsikten på åtskilliga passagerarplatser, men att det var jämförelsevis stora fönster: 61x41 cm. På dessa fönster blir det förresten varken dimma eller isbildning. Att man inte kommer in i ändan av passagerarkabinen utan dörren är så placerad att det blir en särskild passageraravdelning bakom den ger inandömet ett nytt och trevligare utseende. I aktern låg förresten en damtoilet av exklusivare modell och skulle det vara övervägande kvinnliga passagerare är det väl fråga om inte planet blev baktungt så granna spegellampor och skönhetsutensiler som fauns uppradade här.



En stark flygarsamling framför SABENA:s premiär-DC-6:a. Fr. v. andre piloten ROUL SCHREIDEN, chefsflygmannen MARK STEINER, Mr EATON-CLARKE, direktör ULF HOU-MANN, Sverigechef för United States Rubber Co. samt flygvärddinnan BRITT HANSSON.

Den DC-6:a som SABENA visade lär vara den 25:e i ordningen från Douglasfabrikerna. ABA och SAS, som beställt respektive 10 och 7 exemplar vardera och skall börja få dessa plan i höst, får börja på nr 75 i serien. De svenska DC-6:orna får för övrigt ytterligare en del finesser, bl. a. ett ändamålsenligare kök.

Chefpilot på premiärplanet var den bel-

giske flygveteranen Mark Steiner som har Storbritanniens förnämsta flygutmärkelse, Distinguished Flying Cross. Salt gosse. Som berömde en av de nya sakerna i förarhytten, en automatstyrning av Sperry Gyroscope Company's fabrikat. Den är kombinerad med »Automatic approach control» vilket gör att man kan landa i nästan vilken slkt som helst — här har man kommit den automatiska blindlandningen mycket nära.

Ett annat »flygande ess» från andra världskriget följde också med planet, major Alfred Eaton-Clarke från RAF, introduktör av den nya nylonringen i världsflyget.

— Jag har alltid haft Sveriges upplysta kust som en ljusbild på näthinnan, sedan jag under kriget ledde en bombarmada mot de tyska V-anläggningarna i Södra Balticum, berättar Mr Eaton-Clarke. Han var s. k. »Path Finder», vilket innebar att han startade 10 minuter före eskadrarna och visade dem vägen mot målet och fyllde lysprojektorer över de områden som skulle anfallas. Då det tyska luftvärnsartilleriets granater briserade runt omkring honom såg han mitt i den internationella natten ett ljusband avteckna sig till vänster. Det var Sverige.

Nu reser den eleganta engelsmannen världen runt för att introducera och demonstrera United Rubber Co:s nya flygplansringar, byggda med nyloncord. Dessa nylon-däck används nu av många stora flygbolag, inklusive SAS och ABA. Själva ytterdäcket är av naturgummi, medan stommen tillverkas av nylon som är lättare än både konstsilke och bomull. Ökad styrka och minskad tyngd är just vad som behövs när det gäller flygplansmaterial. Och de nya nylonringarna stoppar för inte mindre än 63 tons tryck, även vid forcead landning. Nylonringarna har också visat sig stå rycken bättre än andra vid klimatiska påfrestningar, en icke oviktig sak. Det är förresten troligt att de nya nylonringarna även kommer att revolutionera bildäcksmarknaden.

Den standardtyp av DC-6:a som SABENA demonstrerade vid en flygning Bromma-Visby tur och retur har 52 sittplatser. Dessa kan med några enkla handgrepp omändras till ligglägenheter och blir då 26 till antalet. Och det blir både rymligare och bekvämare bäddar än på ett tåg. För korta sträckor blir det en särskild version med 68 sittplatser och ännu en för 58. Nämnas kan att den typ som ABA och SAS kommer att få blir med 48 fätöljer — ett arrangemang för att bl. a. få ett rymligare kök. DC-6:an är det första trafikplan som byggts av den nya lättmetallen 75 S, vilken är lättare än material som använts tidigare.

Till sist skulle man emellertid vilja fråga sig en sak: varför skall ett trafikflygplan behöva se så, ja, sterilt ut invändigt? Man sitter skönt och man villar ljust, men dessa kala väggar ger ändå ett intryck av korridor. Kunde man inte tänka sig någon form av illustrationer runt om i kabinen, teckningar, fotos, tavlor eller vad som helst — bara man slapp denna tröstlösa enföriga elegans.

HOWARD HUGHES ...

Forts. fr. sid. 13.

650.000 dollar när han var sjuttio år gammal, men dessa var förnämligt placerade i en fabrik, som tillverkade oljeboringsverktyg. Han förvaldade emellertid sina pund så väl, att enbart detta företag numera ger honom 2 miljoner dollar i ren vinst om året. För icke länge sedan avböjde han ett anbud att sälja företaget för 50 miljoner dollar. Det representerar också bara »en del» av hans enorma förmögenhet, som är investerad i bryggerier, oljefält, fabriker för flygplan och flygplansdelar samt i det stora flygbolaget TWA, som tidigare betydde Trans Western and Continental Airlines, men numera har den globala betydelsen Trans World Airlines. Han har mångdubblat sin ursprungliga förmögenhet flera gånger om, och det är inte oriktigt att karakterisera honom som en self made man.

Han har alltid varit flygbiten. Det sägs att han började flyga i hemlighet redan vid fjorton års ålder. Och redan som helt ung hade han pippi på motorer. När han var femton år gammal susade han omkring i Houston på en motorcykel, som han själv hade byggt och konstruerat. Det var emellertid först, när han gjorde flygfilmen »Rymdens demoner», som hans aktiva flygintresse slog ut i mera aktiv blomning. Han hade investerat 1,5 miljoner i inspelningen, när ljudfilmen kom. Utan att darra på manschetten slängde Hughes in ytterligare 3 miljoner dollar på produktionen och gjorde om den till ljudfilm. Han fick kapitalet mångdubblat tillbaka.

1934 slog han upp sin första flygplansfabrik »Hughes Aircraft Company» utanför Los Angeles. Han ritade, konstruerade, lät bygga och flög själv ett racer-plan — »Hughes Special» — med vilket han 1935 satte världsrekord för landplan med 563 kilometer i timmen. Med samma maskin slog han 1937 transkontinentalt rekord genom att tillryggalägga sträckan Los Angeles-New York på 7 timmar och 28 minuter. 1938 den 10 juli startar han i New York för en jorden runt-flygning med en tvåmotorig Lockheed och fem mans besättning. Färden går Paris-Moskva-Krasnojarsk-Yakutsk-Alaska och tillbaka till New York, där han gör en jublad landning efter 91 timmar, 16 minuter och 10 sekunder. En inofficiell tid, som skulle överträffas, eller rättare underskridas först nio år senare, när pennfabrikanten Reynolds attackerade jorden runt-rekordet, ett rekord som i sin tur nyligen slogs av kapten Odom, som ensam flög jorden runt på 73 timmar och 6 minuter.

Under kriget arbetare Hughes' många olika bolag för amerikanska statens räkning, och det är detta »samarbete» som senaten nu håller på att syna närmare i sömmarna. Om talat och omskrivet har hans byggande av jätteflygbåten Hughes-Herkules varit 20 mil-

SJÖFLYGUTBILDNING

Den 1 september startar vår sjöflygskola vid Lindarängen, Stockholm. Utbildningen drives i samarbete med Ahrenbergsflyg och omfattar till att börja med omskolning till sjöflygplan av innehavare av minst A2-cert.

För närmare upplysningar och anmälningar vänd Eder till vår flygavdelning eller Ahrenbergsflyg.

ANA AB Nyköpings Automobilfabrik
NYKÖPING (Flygavd.) Tel. namnanrop "ANA"





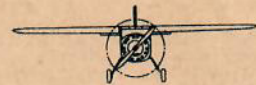
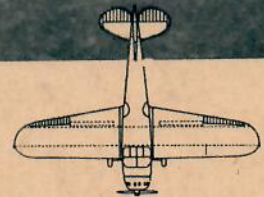
CESSNA 190 och 195

Cessna 190 och 195 är två högvingade helmetallskapelser som praktiskt taget är identiska så när som på motorutrustningen. Planen har fribärande vingar med metallklädsel. Cessnafabriken har här gått ifrån radmotorn och installerat en 300 hk »stjärna» av Jacobs fabrikat på 195 och en 240 hk Continental på 190. Båda flygplanen har tvåbladiga helt omställbara propellrar av typ Hamilton Standard. Utrustningen är exklusiv och omfattar bl a dubbelkommando, två-vägsradio, kabinvärme, elektriskt uppvärmt pitotrör, landningsstrålkastare m m. Styrspaken är svängbar till endera av

framsitsarna. Genom att lossa två bultar på motorns ena sida kan denna svängas ut ungefär som en dörr, något som givetvis underlättar översyner och reparationer.

Cessna representeras i Sverige av AB Gösta Forslund Aviation i Gävle.

Data och prestanda för Cessna 195 (uppgifterna för typ 190 inom parentes): Spännvidd 11,02 m, längd 8,34 m (8,28 m), höjd 2,18 m, vingyta 20,26 m², tomvikt 930 kg (921 kg), flygvikt 1.520 kg, bagagevikt 90 kg, vingbelastning 74,8 kg/m², toppfart 290 km/t (272 km/t), marschfart 265 km/t (256 km/t), flygsträcka 1.125 km, stighastighet 6,1 m/sek (5,3 m/sek), flygsträcka 1.125 km.



Klipp här

joner dollar har denna luftens gigant till dags dato kostat. Och ännu har den inte givit sig ut på sin första provflygning. Han började bygget i kompanjonskap med rustningsmagnaten Kaiser, som emellertid backade ut. Självt har Hughes satsat 2 miljoner dollar i planets tillblivelse medan amerikanska staten fått tillskjuta resten. När det en gång blir färdigt skall det åtta-motoriga planet — vars fena är nio våningar hög — kunna transportera 700 soldater 5.000 kilometer. En Boeing B-29 Superfortress får ledigt plats under vingen på Herkules.

En annan av hans nyskapelser är det snabba tvåmotoriga rekognosceringsplanet XF-11. Det var när Hughes skulle provflyga detta plan, som han råkade ut för sin hittills allvarligaste olyckshändelse i luften. Planet störtade och slogs i spillror och läkarna hyste mycket litet hopp om att kunna rädda den namnkunnige konstruktören till livet. Åtta veckor senare provflög han en systemmaskin till den totalhavererade med glänsande resultat.

Då och då producerar han fortfarande filmer. Från de närmaste förkrigsåren minns man sig »Endast änglar ha vingar», vars handling utspelade sig på ett gudsförgäret flygfält i Mellan-Amerika. Hans senaste film var »The Outlaw» med stjärnan Jane Russell, en film som länge var censurförbjuden i Amerika och tack vare detta fick en gratis-publicitet, som delvis bidrog till att göra den till en av de senare årens största ekonomiska succéer i Amerika. Här är den fortfarande censurförbjuden.

Den private Howard Hughes säges vara en högst originell för att inte säga excentrisk herre. Hans enda hobbies i livet är flygmaskiner, i någon mån film och vackra kvinnor. Han har inte det minsta intresse för kläder och medförde endast en kostym, när han flög jorden runt. Hatten var urgamal och dessutom inte hans egen. När det regnar i New York brukar han låna en överrock av rockvaktmästaren på hotellet där han bor och en gång uppenbarade han sig på Stork Club i tennishorts. Då och då inbjuder

han sina prominenta Hollywoodvänner med kort varsel på en flygtripp till New York tur och retur. De är då hans gäster inte bara under själva flygningen utan även under uppehållet i New York, där han brukar kvartera in dem på lyxhotellet Sherry Netherlands. Då han även envisas att betala allt vad de tillhandlar sig under New York-besöket — om det så skulle vara nertzpälsar, briljantarmband eller lyxbilar — blir räkningarna ofta fyr- för att inte säga femsiffriga. I dollar.

Innan han förvärvade aktiemajoriteten i TWA arbetade han inkognito för 250 dollar i månaden som pilot vid American Airlines för att sätta sig in i trafikflyget »inifrån» och fick synnerligen goda vitsord och innan han igångsatte bygget av Hughes Herkules gjorde han 6.000 starter och landningar med ett gammalt sjöflygplan av typen Sikorsky S-43 för att studera landningstekniken för flygbåtar. Genom sitt myckna flygande säges han ha fått nedsatt hörsel, ett lyte som han begagnar sig av vid affärskonferenser eller när han icke vill besvara närgångna frågor.

Kanske denna nedsatta hörsel kan visa sig vara värdefull, när domaren kommer med alltför indiskreta frågor om hans förvaltande av amerikanska statens miljoner vid den sensationella process, som just nu håller på att rullas upp i Washington.

T. F.

NYTT SÄTT ATT...

Forts. fr. sid. 8.

besked. Kuvert n:r 1 innehöll uppgift om första etappen och löd:

»Total flygsträcka 138 km.

Ankomst till Varberg, Getterön kl.

Första etappen:

Geografisk kurs 240°.

Flygsträcka 42 km.

Etappmålet är en kyrka.

Öppna ett av de med n:r 2 märkta kuverten på vilket det står en beskrivning av kyrkans utseende som stämmer med den av Er uppteckta. I detta kuvert nästa flygbesked.»

Väl ankomna dit fanns det två kuvert att välja på — det ena med påskriften »Vit kyrka med fristående röd klockstapel och på det andra stod det »Vit stenkyrka med nederst trubbigt, överst spetsigt torn. Ingång mitt på kyrkan». Det första kuvertet var det rätta och inuti fanns nya direktiv för nästa etapp. Det andra kuvertet innehöll endast upplysningen »Fel. flyg till Varberg». Vid ankomsten överlämnades samtliga öppnade och öppnade kuvert till tävlingsledningen som på basis av dessa och poängberäkningen av tiden korades segraren. Tävligen var indelad i två olika klasser, en för amatörer (privatflygare med A 2) och en för yrkesflygare (trafikflygare och militärt utbildade). De åtta deltagande planen var samtliga av olika fabrikat vilket glädde tävlingsledningen trots att det komplicerade beräkningen. I klass 1 segrade överlägset direktör F. Kockum, Malmö, följt av byggmästare Elov Karlsson, Linköping. Trafikflygare Hans Aman i Fairchild belade första plats i klass 2 tätt följt av ingenjör Nils Westerberg, Stockholm.

Den enda kritik som framfördes mot tävligen var en hemställan om handikap för öppna plan på grund av svårigheter i samarbetet besättningen emellan. Som verkligt positiva sidor framhölls bl. a. ökat intresse för orientering och större omvärldnad av instrumenten.

Vid prisutdelningen stod jublet så högt i tak att det t. o. m. överröstade dansmusiken, inte bara när man delade ut de båda första priserna (reservoarpenna i varje klass) — skänkta av Intava och Shell — utan också när de återstående skämtpriserna nådde sina ägare. Nils Erik Olofssons från Göteborg lekstrumpett cirkulerade snart runt bordet för autografskrivning...

BOMBER HARRIS..

Forts. fr. sid. 20.

då det otvivelaktigt var det förhärskande vapnet, på samma sätt som ubåten var det under det förra världskriget.

Men jag tvivlar icke ett ögonblick på att flygvapnet kommer att gå samma väg som de andra försvarsgrenarna och att försöka klänga sig fast vid ett föråldrat vapen, med vilket det inbillar sig att dess intresse är förenat. Försvaret för bombflyget kommer uppenbart att föras med hävdandet av dess nödvändighet för att försla atombomber.

Det är riktigt att atomsprängladdningen måste försas av något, och det är möjligt att ett fåtal mycket snabba flygplan med stor aktionsradie skulle vara det lämpliga medlet härför. Men det är mycket mera effektivt att anbringa atomkraften i en flygkropp som inte har någon besättning utan styres genom radar. Och denna flygkropp behöver inte nödvändigt likna dem som nu finns.

Enligt min uppfattning skulle en vanlig ambassadör eller handelsresande eller turist kanske vara en säkrare fortskaffare av atomkraften än ett flygplan, en raket eller annan maskin. Det finns intet skäl varför icke delarna av en atombomb — eller låt oss hellre säga atomsprängladdning än atombomb — skulle kunna införas av skenbart oskyldiga personer för att apteras där det kan ske skyddat, i en ambassad, ett vindsrum, en väning eller ett fartyg i en hamn.

Det hot denna skulle utöva genom sin tillvaro skulle då kunna användas för att avstyra ett ultimatum, eller också kunde den användas för att redan vid krigsutbrottet förstöra den plats eller det område där den placerats.

Det finns intet bättre exempel på behållighet att klänga sig fast vid föråldrade vapen än slagskeppets historia under det senaste kvartselet.

Till och med nu, sedan flygets absoluta herravälde över övervattensfartyg blivit fullständigt ådagalagt, har amerikanska amiraler ordnat ett skådespel med atombombning mot slagskepp, liksom det skulle finnas något som helst behov av att studera verkan av en atombomb mot krigsfartyg när en 5400 kg bomb med vanlig brisasladdning redan slagit ett hål på 36 m längd i Tirpitz' skrov och bringat slagskeppet att kantra och sjunka på några minuter.

Och så har vi exemplet Bismarck, som genom en träff i rodet av en torped, avskjuten av en ensam flygbåt, redlös cirklade omkring med låg fart utan möjlighet att försvära sig.

Arméns reaktion gentemot atombomben är icke mindre optimistisk. Där hävdar man omöjligheten att använda sådana bomber på ett slagfält utan att tillintetgöra båda parternas truppförband — en teori vid vilken man bortser från det faktum att en nutida armé är maktlös om den inte bakom sig har en högt utvecklad industri, och att denna

industri uppenbarligen skulle bli atombombernas första mål.

Följderna av att man förlitat sig på enbart ett stridsmedel har ofta varit sorgliga. Jag skall aldrig glömma hurusom amiral Tom Philipps och hans män gick under med Prince of Wales. Han och jag hade arbetat i årtal tillsammans och bott i samma väning vid Ebury-gatan. Han var en härlig man, utomordentligt duglig och arbetsam. Jag tog farväl av honom 1941, strax innan han reste till Fjärran Östern. Efter Prince of Wales' undergång påminde mig överste »Joe» Hollis om mina avskedsord till Tom Philipps. Vad jag hade sagt var: — Tom, du har aldrig trott på flyget. Men gå aldrig ut utan flygparaply, om du gör det, blir det din sista färd. Och när du flaxar upp i himlen är allt vad du kommer att säga: Kors, en sjöman har lagt ut en dja mina för mig!

Stackars Tom Philipps — han var den tappreste bland de tappre, han och John Leach, chefen på Prince of Wales, en annan av mina gamla och högt skattade kamrater från Högskolan, gick tillsammans nedför skeppssidan och i havet när fartyget kantrade och sjönk.

Nu när kriget mot Japan är utkampat förklarar flottans män i både England och Amerika att Japan besegrades med sjömakten. Jag medger gärna att Japan icke skulle ha kunnat besegras så regelrätt som skedde om icke sjömakten använts för att sköta transporttjänsten. Men det fanns andra vägar som ledde till målet.

Genom att utvälja lämpliga öar hade man mycket väl kunnat hoppa från ö till ö under skydd av flyget, och detta hade gått mycket fortare än vid användning av sjöstridskrafter. I själva verket gjorde också flyget det mesta av flottans arbete.

Det rätta svaret på dessa tvistigheter är, att herraväldet till sjöss självfallet är av vital betydelse, men att det inte nödvändigtvis behöver upprätthållas av fartyg. Det kan upprätthållas och har sannerligen i våra dagar oftast och i långt större utsträckning upprätthållits av flyget. Härvidlag behöver jag bara peka på resultatet av Bombkommandots verksamhet mot Tysklands örlogs- och handelsflottor eller till Kustkommandots insatser i kriget mot ubåtarna. I framtiden kommer sjöherraväldet att utövas av atomprojektiler.

Flottan med sina slagskepp var det dyraste och ojämförligt onyttigaste krigsmedel som användes under det senaste kriget och är ett bestående uttryck för den småsinthet som härleder sig ur befintligheten av tre skilda försvarsgrenar.

Detsamma är förhållandet vid armén. Vi har haft tillräckligt mycket skada av den företeelse som brukar kallas »kavalleriandan». Ända till krigsutbrottet 1939 hade inga andra än kavallerister stora utsikter att nå högre befälsplatser.

De skilda försvarsgrenarna kämpar inte bara för att vidmakthålla sin egen organisation. De gör dessutom vad i deras förmåga står för att undertrycka envar som vill införa nya och effektivare stridsmedel, som skulle kunna hota dem själva.

(Forts. i nästa n:r)



Är det inte något av racerstil över den här smäckra sjö-Klemmen som finns att beskåda vid Lindarängen i Stockholm och som är det enda exemplaret i Sverige än så länge.

Albin A. startar sjöflygskola

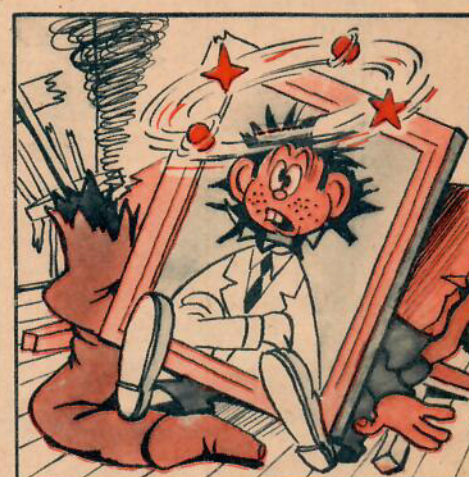
I den idylliska flyghamnen vid Lindarängen i Stockholm har man under en längre tid då och då kunnat se ett litet silvermålat sportplan som redan vid blotta åsynen fått mångt sportflygarhjärta att klappa häftigare. Som ett smäckert raceråk står det förtöjt vid bryggan med vågorna trivsamt skvalpande mot flötörerna och det är säkert inte så många som i den prydliga sjö-Klemmen kan känna igen en f d Sk 15. Planet tillhör kapten Albin Ahrenbergs privata flygplanpark och används förutom av Albin själv även flitigt av Ahrenbergsflygs piloter som i Klemmen fått ett snabbt och trevligt transportmedel när de ska ut till sin egenhändigt hopsnickrade sportstuga vid Grövelsjön i Dalarna.

Vid en provtur för någon tid sedan kunde vi konstatera att allt det där pratet om flötörernas skadliga inverkan på flygegenskaperna är mest rena nonsens. Stighastigheten var endast obetydligt sämre och marschfarten med 2100 v/min låg på omkring 150 km/t mot 160 km/t för landversionen men på roderharmoin och vändbarheten märktes ingen skillnad alls. Som sjöplan har Klemmen en sättningshastighet på omkring 80 km/t mot 93 km/t som landplan. Flygvikten är 850 kg varav 265 kg tillsatsvikt, bränsleförbrukningen 25 liter i timmen och flygtiden 3,5 timmar. »Ahrenbergs-klemmen», för så får vi väl kalla den, är översedd och iordningställd av flygverkstäderna i Hägernäs som här gjort ett arbete som sannerligen inte behöver skämmas för sig. Det är bara synd att endast Albin och hans gossar skall ha möjligheter att få känna vad verkligt sportflyg — sjöflyg — vill säga.

Lindarängen tycks för övrigt ha blivit en riktig sjösportflyghamn. Förutom Klemmen ligger där alltså oftast även ANA:s och Walle Forslunds Piper Cub och för några dagar sedan sjösattes där en spritt sprängande ny Piper Super Cruiser, även den tillhörande ANA. Och sen var det någon som viskade något om att Albin tänker starta en sjöflygskola.

FÖRSTA TUREN. En bild från den första provflygningen med den nya trafikflygglänten Boeing Strato-cruiser som bl. a. SAS och AOA kommer att ha i atlanttrafik på Sverige så småningom.





SATANS LIST I...

Forts. fr. sid. 9.

ligt att rädda livhanken med ett fallskärms-hopp. Det gick endast om planet befann sig i ryggsläge, eljest var man dömd att bli hals-huggen eller att snärja in sig i det dubbla rodersystemet.

Jag lyckades emellertid mjölka ur planet ur vibrationerna och eftersom roden och vingarna tydligen nu båda satt kvar och fungerade beslöt jag att fortsätta proven. Jag konstaterade då att varje gång planet fick högre fart än 380 kilometer, så började vibrationerna och skakningarna på nytt. Då blev jag dels arg, dels nyfiken. Jag beslöt att göra om manövern från 5.000 meters höjd. När jag denna gång skulle ta kärran ur dykningen trodde jag att den skulle gå i tusen bitar, så knakade den och skakade den. Hade jag tyss tyckt att jag blivit sparkad utför en trappa, så hade jag nu intrycket av att jag käckades från en alptopp till en annan i ett ganska utbrett alplandskap med många vassa toppar. Den här gången var jag också så gott som säker på att jag tappat rodet eller vingarna. Eller också att det bara var en tidsfråga, när jag skulle göra det. Nå, hur det var lyckades jag även denna gång lirka planet ur vibrationerna, men nu var jag inte hägad att göra om försöket. Jag drog alltså ned gasen och beredde mig att landa. Men det blev just ingen käck landning med uppvisningsvarv över fältet. För en gångs skull var jag mer än glad att få fast mark under landningsställlet.

När jag klev ur planet frågade jag vänligt men bestämt om avsikten varit att mörda mig. Jag skäms inte för att erkänna att jag var ganska upprörd. Jag minns att jag var högst förvånad över att finna att planet inte föredde några yttre skador, åtminstone inga för ögat synliga. Och orsaken? Ja, den visade sig vara förbluffande enkel, även om den kunde blivit katastrofal. För att förbättra stabiliteten i planet hade konstruktörerna lagt på en liten list under duken längs stabilisatorns bakkant omedelbart framför höjdrodet. I realiteten tog denna »satans list» — uttrycket är mer än befogat — bort luften från höjdrodet och gjorde kärran manöverodug-

lig, åtminstone vid högre hastigheter. Den effekten hade denna lilla ribba på knappt en centimeters höjd...

På aftonen gjorde mina värdar allt för att jag skulle glömma dagens upplevelser. De lyckades i viss mån — åtminstone för ögonblicket. När jag följande morgon, som var söndag, skulle återvända till Sverige upptäckte jag att jag hade några gulden kvar i fickan och erinrade mig, att jag kanske lämpligen för en gångs skull borde komma ihåg att ha med mig någon present till min hustru. Endast blomsteraffärerna var emellertid öppna, men mina sju gulden räckte till femtio röda rosor och fyrtio syrenkvistar. På Broomma undrade tullen om jag tänkte öppna blomsterhandel, men när de fick veta vem adressaten var fick de väldiga blomsterfängen passera tullfritt. De hade emellertid inte riktigt den effekten, som jag väntat, när jag senare överlämnade dem. Ty min fru betraktade dem ganska misstänksamt, såg länge och forskande på mig och sade:

— Hör du Björn! Vad har du egentligen haft för dig i Amsterdam?

Torsten Flodén.

"NOBELPRIS"...

Forts. fr. sid. 14.

sina motto hos IATA så att härnäst kan inget flygbolag lägga beslag på ABA:s »Säkerheten främst», även om man får hoppas att alla lever efter den maximen.

Bland andra diskussionsämnen var telegraf-förbindelserna och i det stycket beslöt man att uppvakta ICAO för att få utverka att flygtelegram kunde ges prioritet. Det förhållandet att landningstelegrammen stundom anländer efter det att planet tagit mark är ohållbart, slutar hr Florman.

Värd för konferensen var det tjekiska flygbolaget CSA:s chef, general Kubita, som f. ö. är bolagets sjunde chef på 1½ år! Det var han som startade CSA 1923, men sedan har han varit borta från bolaget i många år. Trots den flitiga växlingen av chefer har CSA utvecklats mycket snabbt och bolaget får i dagarna en representant även i Stockholm.



Flyg-
försäkringen
ordnas i



FÖRSÄKRINGS A.B.
FYLGIA
STOCKHOLM 7

TRANSPORT- FÖRSÄKRINGAR

— av alla slag —



ATLANTICA

GÖTEBORG • STOCKHOLM



Sabenas nya Douglas DC-6

använder

U.S. ROYAL

FLYGPLANSRINGAR

I dag utrustar alla världens största flygbolag, inklusive SILA, SAS och ABA, sina moderna plan med U. S. ROYAL nya flygplansringar byggda med nyloncord.



Dessa extra lätta och starka nylonringar gör start och landning mjukare och smidigare än hittills, vilket klart konstaterades vid Douglas DC-6 jungfruresa till tre kontinenter.

UNITED STATES RUBBER Co. AB

MIDSOMMAR OVAN...

Forts. fr. sid. 20

på färjan så kan man inte låta bli att i tysthet dra ett stilla kraftord till dem som makten har när det gäller brofrågan fastlandet—Skeppsholmen. Men det är bestämt större herrar än en flygmekaniker som svurit över den saken.

Den 22 juni sätter vi kurs på Kramfors, vi måste runda ett visst område som inte är tillåtet för överflygning av civila plan. Uppe vid Kramfors lägger vi om kursen och styr mot Björkarnas stad, Umeå. På grund av den goda färdhastigheten har vi snart Holmön och Holmögadd i sikte, en stund efteråt flyger vi över Umeå, därefter kopplar vi in på kustlandsvägen och passerar Skellefteå. Ett bra märke har vi i Rönnskärns smältverks höga skorsten, som emellertid kan utgöra ett hårt och farligt hinder i dåligt väder. Nästa stad är paltstaden Piteå, berömd för sin goda palt, sitt tunnbröd och sitt badhus. Vi passerar över Pitsund och Munksund. En sväng mot Öljebyn, därefter kurs mot Norrbottens residensstad Luleå. Väl framme flyger vi över stan på god höjd och ser att Luleå växer och blir större för varje år. Nu kommer vi in över Kallax i trafikvarvshöjd och sätter oss på fältet. Trafikledaren, löjtnant Nettelblad, kommer i bil ut till fältet. Jag får nu en väderleksrapport, som lovar en trevlig flygning under kvällen. Löjtnant Nettelblad passar samtidigt på att ge några goda råd angående fjällflygning, sådant får man aldrig för mycket av. — Tack för det, Nettelblad! Vi gör en snabbvisit till stan. Vid färjan träffar jag på en gammal bekant, förvaltare Harry Blomqvist, en av ambulansflygets pionjärer, men vilken nu troligen lagt spakarna på hyllan, åtminstone vad ambulansflyg beträffar. Kl. 23 lämnar vi fältet med kurs på Älvsbyn, återigen ett skyddsområde som måste rundas, nämligen Bodens fästning. Nu har den näst intressantaste flygningen börjat, vi passerar byarna Älvik, Sjulsmark och har Älvsbyn på ungefär en mils avstånd. Därifrån sätter jag kurs på Åkerholmen och Bodträskfors vid Luleålv. Kartan är nerstucken i portföljen, nu flyger vi efter gehör, fästningsområdet är rundat, vi följer Luleålv. Allt är lugnt och stilla, motorn spinner jämnt och stighastighetsmätarens visare ligger över nollstreck, inte den minsta ojämnhet ger sig till känna. Öhman och Johansson beundrar ett landskap som de inte sett förr. Vi passerar Edefors med sitt berömda laxfiske och turisthotell, anländer senare till Vuollerim och de skummande Persforsarna. Vi ser att det är dans i byn och vi fortsätter uppför Luleålv och kommer småningom till Harsprånget, där ett nytt stort kraftverk är under byggnad. I Älvdalen ser vi ett nyuppfört samhälle. Vålordenat och vackert från luften. Midnattssolen ligger högt över horisonten som ett eldrött klot, en vacker syn så här mitt i natten. Vi har nu hunnit fram till Porjus och gör en sväng över samhället. Porjuslet ligger spegelblankt och där nere vid bryggan har AB Norrlandsflygs Norseman lagt sig till vila över natten, den betjänar turister om dagarna. Men det var också i Porjus som Sveriges första reguljära flyglinje en gång i tidernas morgon hade sin bas, nämligen flyglinjen Porjus—Sourva. Vi sätter kurs på Kousakobba järnvägsstation och därefter gör vi en avstickare till Gällivare för Dundret med sina enstaka snöfläckar kan man ju inte flyga förbi utan vidare. Lappmetropolen sover, liksom Malmberget, några enstaka nattvandrare har tagit sig upp på berget, troligen för att beundra den vackra solen, natten före midsommarnatten. De vinkar till oss, jag besvarar med vingtippling. Vi lämnar midnattsflanörerna på Malmberget och sätter kurs på Källunge by vid Kaitumälven. Vi flyger nu på lägre höjd över marken för att våra färdkamrater skall få en uppfattning om hur ett kalfjäll ser ut på sommaren. Öhman väntar att få se en björn, men det finns ju inte så gott om dem...

Längre fram ligger något som en gång var världens bästa samhälle, Kiruna med Kiruna-vaara och Loussavaara på var sin sida, åtskilda av sjön Loussajärvi. På höger sida känner jag igen Svappavaara och Mertalens gruvfält. Bergen runt oss är bekanta, där gick jag som 13-åring och rensade rågångar, högg kastved för 2 kronor kubiken och levde en skogsindians liv. Jag hade ett brinnande flygintresse redan då men aldrig kunde jag tro att det skulle ta 18 år innan man fick se sina egenhändigt upprepade skiftesrågångar från luften.

Nu har vi anlänt till byn Kurravaara. Jag går ner på låg höjd så att min mor vaknar.

Jag styr vidare ut mot Isovuoma vid Rautasälven och söker upp den plats som jag sedan skall sätta vår snälla RWD 13 på. Jag svänger ut över Rautasforsen där flera tält ligger vid stranden sida vid sida, Kirunabor som är ute och fiskar under helgen. Jag landar och kör fram till landsvägen som går genom odlingsområdet. Klockan har hunnit bli 4.20 den 23.

Midssommarnattens färdplan görs upp, väderleksrapport inhämtas per telefon från Luleå, allting bådär gott. Efter att ha hunnit vara med om midssommarnattsbal i byn Saappavaara och blivit gratis skjutsade i bil fram och åter, anländer vi till planet kl. 22.

Vi sätter kurs på Rensjön, som ligger utefter Ofotenbanan till Narvik, jag stiger upp till 1800 meter över havet samt passerar över Bergfors och Torneträsk. Vid Kaisepakte lämnar vi järnvägen och lägger kursen mellan fjällen Tjuonjätjälke och Pollemjätjälke 1582 resp. 1765 meter över havet. Där nere ligger Lappporten som vi flyger igenom på en hundra meters höjd över marken och följer turistleden en bit som går mellan Rautasjaure-kåtan och Abisko. På vänster sida om oss reser sig en liten bjässe som heter Selma-tjälke 1982 meter över havet rakt över Sälka-stugan och nu har vi Kebnekaises stor-topp med systrarna Tarfallatjälke och Kassatjälke vid sin närhet. Vid Signisstugan är det liv och rörelse. Efter ett par svängar över vinkande turister sätter vi kurs på Lad-



När Ostermans Aero för någon tid sedan skulle demonstrera sin »plantbruksmaskin», den för beundring av skadelsekter specialbyggda Bell-helikoptern för Örebropubliken, visade det sig att apparaten inte kunde flygas till skostaden — det var för dyrt. Helikoptern kostar nämligen över 300 kronor i timmen och detta ansåg man sig inte ha råd med utan planet fraktades i stället med tåg från Malmö till Örebro. På bilden har SE-HAC just lyft från vagnslaket på Örebro station för att efter någon minut landa på flygplatsen — dit kunde man flyga med egen kraft och någon lastbil eller annat transportredskap behövde inte anlitas för den sträckan.



Flygdagen i Örebro bjöd på en verklig sensation — fallskärmsköpp. Uppvisningen hade arrangerats av den amerikanska fallskärmsfabrikens Pioneer Sveriges representant, direktör Åke Forsmark, och hoppet utfördes av den norske provhopparen Ferdinand Winnje. På bilden ovan får den djärve gutten hjälp med fallskärmsseeln av direktör Forsmark.

tjujaure via Kebnekaise turiststation, därifrån till Nikkaluokta, en bekant plats för mig från tidigare flygningar med Bodenambulanzen och Norberg. Jag har aldrig sett så många fjällvandrare som denna midsommarnatt, ja, till och med i Nikkaluokta kom de ihåg att vinka. Vi svarade med glädje, ja, vi flög t. o. m. över ett varv på låg höjd. Därefter kurs över Paittasjärvi till Orosjokki lappläger. Lapplägret sover, endast en ensam lappgumma står ute vid en kåta och tittar uppåt. Vi svänger över den sovande lappbyn och lämnar den ensamma lappkvinnan. Nu har vi inte så långt till Kiruna, endast 2 mil fågelvägen. Vi fortsätter ner mot Kalasluspa. Omkring 6 km från Pnoitsa by hör jag ett pipande ljud från motorn. Jag tror det är inbillning, men så tittar jag på varvräknaren: visaren pendlar oroligt och så med ens så övergår det till ett starkt smällande. På grund av effektminskningen vägar jag inte fortsätta. Min uppmärksamhet är nu riktad ner på landsvägen, hellre det än Kalsjärvis iskalla jökeltvatten. Här från 600 meters höjd ser jag att inga bilar finns på vägen. Enligt Kalasjärvis spegelblanka yta så är det vindstilla. Jag kontrollerar att jag är fastbunden samt kastar ett öga även på mina kamrater, varefter jag talar om för dem att om några ögonblick så får de vara med och landa på landsvägen, som går från Kiruna till Hälmojärvi. Nu ligger jag i baslinjen och svänger upp efter vägens riktning, bedömer så att jag sätter mig bakom en liten dalsänka. Jag försöker hålla tungan rätt i mun och landningen lyckas nästan 100-procentigt, den enda skada som uppstod var att en liten sten slagit ett obetydligt hål i sidorodrets beklädnad. Vi söker felet och ser strax att ett tändstift på treans cylinder har gått ur sig. De övriga stiftarna är en kontrolldragning. För alla eventualiteters skull tittar vi även på bränslefiltret, där är det ingen fara. När allt är klart går jag ett par tre hundra meter efter vägen avlägsnande allt större stenar som jag antog inte var så värst hälsosamma för propellern. Motorn startas, den går bra igen. Vi rusar i väg utefter landsvägen för att strax försvinna i en stigande vänstersväng över fjällbjörkarna. Mina kamrater spinner av belåtenhet och uttrycker sin stora tillfredsställelse över att de klarade livhanken. Själv tänker jag på den tid jag åkte som färdmekaniker i Norrland och många gånger var med förre ambulansflygare Norberg i sådana situationer att man lärde sig att inte tappa kontrollen över sig själv, hur hopplöst det än såg ut.



Karl Blom och hans Jättestora segelmodeller är kända från Åtskilliga tävlingar runt om i landet. Blom var med i landslaget mot Finland 1943.

Nybörjarna först!

motto för jubilerande modellflygklubb

En av våra inte alldeles obekanta modellflygklubbar, Modellflygklubben i Bjuv, kan i år se tillbaka på en femårig verksamhet. Det var 1942 som en handfull modellflygare slog sig samman, bildade en klubb och satte i gång på allvar med att göra sin sport känd i det lilla gruvsamhället Bjuv. Det var ett uppoffrande arbete i en inte alltid så lämplig jordmån. Så småningom fick man emellertid ortspressen intresserad och när man gjort vad som kunde göras för modellflygets spridning i själva Bjuv gav man sig ut i den angränsande bygden, arrangerade uppvisningar, byggkurser i skolor samt serietävlingar i likhet med fotbollens. Vid slutet av 1942 kunde klubben räkna över 100-talet medlemmar och efter hand steg även standarden. Klubben har under sin verksamhet deltagit i



Ove Melssner är ett av Bjuvs starkaste namn, trefaldig distriktsmästare och landskapsman 1944.

fem skänemästerskap och stått som arrangör för två av dessa. DM-tecknet har man vunnit tre gånger i lagtävlingen och under åren har sammanlagt tio individuella mästerskap gått till Bjuv. Vid SM-tävlingar har klubben vunnit en lagseger och två individuella SM-titlar.

Bjuvs modellflygklubb har i sin verksamhet alltid lagt huvudvikten vid nybörjartutbildningen. Nybörjarna har alltid haft förtursrätt när det gäller kursverksamhet, materialanskaffning och andra förmåner. De »gamla



Lennart Olsson, 1947 års SM-aspirant i klass S 2.

rävarna» har därigenom fått offra mycket både i tid som gått åt för att leda kurser och på annat sätt men man har gjort det medvetna om att det i modellflyg inte alltid är prestationerna och rekorderna som är det väsentliga, det är viktigare att ge sporten en så stor bredd som möjligt, sedan kommer nog också resultaten så småningom.

Klubben har även deltagit i modellflygverksamheten i Hälslingsborg vid hobbyutställningar samt har arrangerat modellbyggtävlingar, instruktörsverksamhet inom den lokala flygklubben, bland scouterna och i hemgården. Trots svårigheter med att få fram nya ledare, villiga att äta sig det uppoffrande arbete en sådan ställning innebär, ser man förhoppningsfullt mot framtiden och närmaste målet: SM i Östersund.

SCHLÄGERN HAR...

Forts. fr. sid. 16.

rutan är specialkonstruerad så att man utan risk för att blåsa ut kan öppna ett par fönster om man vill åstadkomma en effektiv ventilation och man behöver heller aldrig vara rädd för att det skall bli imma eller isbildning på rutorna. Bland andra finesser kan framför allt nämnas de tystgående slidventilmotorerna samt de pneumatiska bromsarna. De flesta flygplan av denna storleksklass har ju i regel hydrauliska bromsar. På grund av sin storlek är Freightern givetvis ganska tung på rodren, tyngre än t. ex. DC-3:an men då man nästan alltid kör med autopiloten har detta ingen större betydelse.

Freightern har en marschfart på omkring 200 km/t och kan ta ändå upp till fem ton betalande last. I det exemplar som T-flyg fått har man även monterat tvåmanssoffor i bakre delen av lastrummet med plats för fyra passagerare. Bolaget kommer att sätta in sitt nyförvärv i fraktrafik på kontinenten och England. Det andra av de två beställda planerna beräknas komma till Sverige någon gång i vinter.

EN VERKLIG FYRSITSARE

Skandinavisk Aero Industri i Köpenhamn har nu fått i gång serietillverkningen av sin fyrsitsare KZ-VII och det första exemplaret demonstrerades för någon tid sedan på Bromma av konstruktören, civilingenjör Zeuten. På gräsfält behövde den fullastade KZ:n en rullsträcka på ca 100 meter för att låta och steg sedan med 3-4 m/sek med en banhastighet av 110 km/t. Med 2150 v/min är hastigheten 160 km/t vilket är den



KZ-VII:an kommer att utrustas med omställbar propeller av typ Aeromatic.

ekonomiska marschfarten och toppfarten som är 190 km/t nås med ett motorvarv av 2 400 v/min. Vikningshastigheten utan klaffar ligger vid 80 km/t varvid planet utan »varvning» viker sig mycket bestämt. Det visar emellertid inga som helst tendenser att tippa över vingen eller gå i spin utan går i ökning rakt fram och upptagningen sker sedan efter endast några sekunder och höjdförlusten blir sålunda ganska liten. Med motorn på tomgång kan man däremot hål-

la planet under kontroll även i överstegrat flygläge. Med utfälda klaffar är viktighets-hastigheten 50 km/t. Planhastigheten är 90 km/t, sättningshastigheten 50 km/t och landningssträckan utan bromsar knappt 100 meter. Siffrorna för de olika hastigheterna och i synnerhet de för viktighets-hastigheterna är emellertid mätarvärden och motsvarar inte riktigt de rätta förhållandena utan är mer eller mindre för låga. Detta beror på att pitotröret för hastighetsmätaren sitter alldeles intill vingens undersida där strömningshastigheten under alla förhållanden är relativt låg och ju större anfallsvinkeln blir desto mer märkbar blir skillnaden mellan den verkliga flyghastigheten och strömningshastigheten på vingens undersida. Roderharmonin på KZ-VII:an är bra och planet är mycket lättflyget. Sikten är utomordentlig åt alla håll och till den allmänna trivseln bidrar ytterligare den eleganta och bekväma inredningen. Man sitter faktiskt som i en bekväm bil.

Skandinavisk Aero Industri har redan sålt 25 KZ-VII:or, berättar civilingenjör Zeuten vidare. Av dessa har 20 gått till Belgien, tre till England och två till Sydafrika och skulle inte valutasvärigheterna lägga hinder i vägen hade man kunnat exportera betydligt fler. Den första serien omfattar 50 plan men i framtiden räknar man med en årlig produktionskapacitet av 250 flygplan. Priset är 33 500 danska kronor och vill man ha självstart och en mer omfattande elektrisk utrustning tillkommer 1 500 kronor. Planet skall även utrustas med träflottörer av typ »Karhu» vilka tillverkas av Veljekset Karhumäki i Finland.

Fråga oss om FLYG?

Forts. från sid. 3.

Fråga: 1) Vilka data och prestanda har Sparmann S-1? 2) Hur stor är max- och marschfarten på Noorduyn Norseman? 3) Vilken motor har autogiron Cierva C30?

Svar: 1) S-1 eller P1 som typen hette inom flygvapnet var utrustad med en 130 hk DH

Erut.

Gipsy Major-motor. Data och prestanda för detta ensitsiga övningsplan var: spännvidd 8 m, längd 6,18 m, vingyta 8,34 m², tomvikt 417 kg, flygvikt (normal) 630 kg, vingbelastning 75 kg/m², toppfart 250 km/t, marschfart 210 km/t, landn.-fart 70 km/t, stighastighet 7,6 m/sek, topphöjd 6 000 m och flygsträcka 880 km. 2) Toppfarten är på landversionen 270 km/t och marschfarten 240 km/t. 3) C30 är utrustad med en 160 hk Armstrong Siddeley »Genet-Major», sjucylindrig stjärnmotor.

Fråga: 1) Vad är Klemm 25 som omnämnas på sid. 10 i FLYG nr 9/47 för ett flygplan? 2) Det samma om Northrop Gamma? 3) Tror red. att jag har någon chans att bli något inom civilflyget? Jag frågar därför att jag går i hjälpklass.

K.-G. A.-son.

Svar: 1) Klemm 25 är ett tvåsitsigt tyskt byggt skol- och sportplan som även förekommer i mindre antal i Sverige. Bland annat använder Stockholms Segelflygklubb detta plan för bogsering av segelflygplan. 2) Northrop Gamma är ett enmotorigt amerikanskt postflygplan av förkrigstyp, byggt helt i metall och utrustat med en 750 hk Pratt & Whitney Hornet-motor. Northrop Gamma har i ett exemplar ingått i ABA:s flygplanspark och användes 1934 för postbefordran mellan Stockholm-Malmö och Hannover i Tyskland. Under en av de första flygningarna havererade emellertid SE-ADW »Småland», som planet kallades, på grund av att starka vibrationer uppstod först i stjärten, sedan i hela planet. Besättningen hoppade fallskärm och räddade sig. Pilot var den under kriget förölyskade chefsploten i ABA, kapten K. G. Lindner. SE-ADW hade vid haveriet endast 19 flygtimmar. 3) Visst kan ni bli något inom civilflyget. Efter yrkesskola kan ni exempelvis gå igenom en flygmekanikerkurs eller dylikt.

Fråga: 1) Hur ser det australiska jaktplanet Boomerang ut och vad heter fabriken där det tillverkades? 2) Vilken beväpning har denna flygplantyp? 3) Vilket var världens första tvåmotoriga reaktionsbombplan? 4) Vilka amerikanska flygplan har beteckningarna P-84 och P-86?

Grön 14-åring.

Svar: 1) Utseendet framgår av en s. k. 1:100-ritning i FLYG nr 19/45. Tillverkare är Commonwealth Aircraft Corporation, Fisherman's Bend, Melbourne. 2) Vanligen två 20 mm akan och fyra 7,7 mm ksp i vingarna. 3) Om man med bombplan avser ett plan med invändig bombast måste nog den amerikanska Douglas XB-43 anses vara världens första. Menar man däremot det första bombbärande reaktionsflygplanet kan det tyska jaktplanet Messerschmitt Me 262 som medförde upp till 500 kg bomber utvändigt, sättas i första rummet. 4) P-84 är Republic-fabrikens senaste reaktionsdrivna jaktplan Thunderjet. P-86 är även det ett reaktions-jaktplan men från North American-fabriken. Det senare planet har ännu inte offentliggjorts.

Fråga: 1) Vilka skolor måste man ha för att bli antagen som elev vid en flygskola i Sverige? 2) Hur lång tid tar utbildningen och vad kommer den att kosta?

Per Tefre.

Svar: 1) Några speciella förkunskaper erfordras inte för utbildning till privatflygare. 2) I bästa fall skulle en sådan utbildning som omfattar 25 timmar i flygplan plus teoretiska lektioner kunna klaras av på mindre tid än en månad. Allt beror emellertid på flygskolans lärare- och materielltillgång. Omkring 1 500 kronor måste man nog räkna med att det kostar. I sommar har emellertid Ostermans Aero anordnat en s. k. ferieflygskola på Getteröns flygfält i Varberg där ett A:2-certifikat kunnat erhållas för obetydligt mer än 1 000 kronor. Det är möjligt att något liknande tillfälle även uppenbarar sig i fortsättningen.

Lösning till »Bildpristävling 12»

1. Beechcraft 18 (Tp 4), 2. S17, 3. Hawker Osprey (S9), 4. Heinkel 115 (T2).
1:a pris 10 kr: Furir 3165 Arne Eriksson, 3 divisionen, F17, Kallinge. 2:a-4:e pris 5 kr: Lennart Frisk, Rengsjö, överfurir Rune Carlsson, Tekn. skolan FCS, Västerås, Olle Hult, Kottevägen 20, Ämål.

Lösning till »Bildpristävling 13»

1. Ercoupe, 2. Cierva C30, 3. BHT-1 »Beauté», 4. KZ-VII.
1:a pris 10 kr: Walter Jansson, Rom, Gilleby. 2:a-4:e pris 5 kr: Sigvard Lundell, Roslagatan 20, Örebro, aspirant 47 Olavsson, F5, Ljungbyhed, vpl 2384-17-47 Karlsson, 1 plut, 1 Tygkomp, Box 60, Stockholm.



SAS
SCANDINAVIAN
AIRLINES
SYSTEM

SKANDINAVIENS EGEN FLYGLINJE

TILL

NORDAMERIKA

varje dag

tur och retur New York Kr. 2667

TILL

SYDAMERIKA

varje lördag

tur och retur Buenos Aires Kr. 5220

» » » Rio de Janeiro Kr. 4572



FRIA MÅLTIDER

30 KG FRITT BAGAGE



SAS flyger 5-grams brev
till U.S.A. utan tilläggsporto

Upplysningar hos

RESEBYRÅERNA OCH ABA

Luftfartsinspektör Tord Ångström

har varit på ett kort besök vid Segelflygskolan Alleberg samtidigt med chefsinstruktören för segelflyget Bengt C:son Bergman. Diverse aktuella segelflygfrågor ventilerades.

Privatflygar-''staeve'' i Aalborg

I samband med den danska flygdagen anordnar Aalborgs Flygklubb i Danmark »et Staeve for Privatflyvere» 30 och 31 aug.

Tävlingen omfattar orienteringsflygning med mållandning och ingår som ett led i tävlingen om en av DKDAS uppsatt vandringspokal. Inbjudna är privatflygare i samtliga nordiska länder. På söndagen blir det en större flyguppvisning, och det hela avslutas med middag på restaurant Ambassadeur.

Hembygdssfest på Alleberg

Den 10 augusti var det stor hembygdssfest — »Hembygdens och flygets dag» — på Alleberg med Segelflygskolan, Falköpings Hembygds- och Fornminnesförening och Falköpings Tidning som arrangörer. Programmet omfattade tal till hembygden av amanuens Harald Widén, en av de främste kännarna av Falbygden, sång av »den sjungande järnhandlaren» Lars Kapfers-Wiberg och av Alice Babs, som förflyttades per Safir från Eskilstuna och tillbaka igen mellan ett par uppträdanden i folkparken. Vidare spelade F 7:s musikkår under Helle Roséns ledning. Falbygdens hembygdsgille dansade folkdans och så flögs det förstås inför den stora publiken, som synbarligen uppskattade evenemanget i hög grad. Det var bl a uppvisning av Safiren, den nye världsrekordhållaren Per Axel Persson avancerade med Fi-1 och Herje Westrin förste instruktören, trotsade tyngd-lagen i en Klemm 35 så det stod härliga till.

Vidare fick man se det tjeckoslovakiska sportplanet Praga Baby som flögs av den tjeckiska segelflyggruppens ledare Jiri Sanderia. Årets tjeckiska segelflygare anlände till Alleberg dagarna före uppvisningen.

Avsikten med »dagen» var att i första hand söka få en anknytning av segelflygskolan till bygden. Man har haft en känsla av att skolan ännu inte hunnit växa in i bygdens liv på ett sådant sätt, som vore önskvärt. Säkert är att detta samgående med Hembygdssföreningen kommer att få stor betydelse för skolans framtida utveckling.

Gör något åt nyrekryteringen!

är KSAK:s paroll för modellflyget under hösten. Flertalet klubbar har försummat att skaffa sig nybörjare och att lära upp efterträdare till dem som lämnar modellflyget för att ägna sig åt någon annan hobby. KSAK har därför inbjudit samtliga registrerade klubbar att deltaga i en landsomfattande kursverksamhet för nybörjare som skall bedrivas under oktober och november månader och som sedan, om försöket slår väl ut, skall upprepas varje vår och höst.

Byggsatsbidrag ur statsanslaget kommer nästan uteslutande att tilldelas sådana klubbar som deltar i denna kursverksamhet. De som inte vill göra något för att säkra återväxten inom klubben blir helt utan. Närmare anvisningar har lämnats i juli-augustinumret av Modellflygaren.

Norrlänningarna får mästar-chans vid jubileums-SM

När anmälningstiden utgick till årets modellflyg-SM, det tionde i ordningen som arrangerats av KSAK, visade det sig att tävlingen ingalunda blir så liten som man haft anledning förmoda med hänsyn till tävlingsortens läge.

Som bekant hade ingen av de klubbar som ligger i Sveriges egentliga modellflygcentra lust att arrangera SM, varför Östersund fick tävlingarna på sin lott. Nu har resekostnaderna avskräckt sydänningarna från att delta, medan norrlänningarna för första gången blivit väl representerade vid den betydelsefulla tävlingsuppgörelsen. Tidigare svenska mästare har nästan hundraprocentigt kommit från syd- och mellansvenska klubbar. I år är Borås den sydligaste klubben, närmast följd av klubbar i Lidköping och Linköping.

SM kommer att besökas av 52 modellflygare från 15 olika klubbar. Sammanlagda antalet modeller är 80, därav 43 segelmodeller, 14 gummimotormodeller och 23 gasmotormodeller med diesel eller tändstiftsmotorer.

Att tippa segrarna i årets SM är en svår uppgift. Möjligen kan man anse Karl-Erik Landegren från Västerås vara starkaste mannen i Gint. Någon av nykomlingarna torde knappast ha en chans att slå ut honom. I F-klassen kan man även vänta en god insats av västeråsarna, men här kan norrlänningarna överraska. Sinti är den mest svårtippade klassen av alla. Rune Johansson från Norrköping och Karl-Erik Carlsson från Cumulus, som båda är uttagna till Nordiska Landskampen, har stora vinstmöjligheter tack vare sin rutin men vi vet ännu inte vad norrlänningarna kan komma med. De har hittills inte haft tillfälle delta i de centrala stortävlingarna men har vid lokala tävlingar uppnått strålande resultat. Man bör också räkna med den eventualiteten att Vingarna rycker upp sig efter sin downperiod.

Lagsegrern torde hamna hos någon av de deltagande mellansvenska modellflygklubbar. Här har nog tävlingsrutinen och vanan vid stortävlingar en avgörande betydelse.

Jubileums-SM genomföres på Frösöfältet den 17 augusti.

Enskilda modellflygare registreras åter hos KSAK

När KSAK för några år sedan införde registreringen av modellflygklubbar för att förenkla modellflygarnas medlemskap i centralorganisationen tog man också emot enskilda modellflygare på platser där klubbar ännu inte kunnat bildas. Dessa enskilda fick åtnjuta i huvudsak samma förmåner som de registrerade klubbarnas medlemmar. Systemet gav redan på något år en efterlängtat bredd åt modellflyget, men det blev alltför betungande för sekretariatet att registrera tusentals enskilda medlemmar och förse dem med gratisbyggsatser samt kontrollera deras märkesprov m m. Sedan antalet klubbar uppgick till c:a 400 upphörde KSAK med den enskilda registreringen och har under de senaste åren måst avvisa en mängd modellflygare som velat komma med i KSAK.

Fastän propagandan för enskild registrering inte har drivits sedan 1944 kommer det nästan dagligen en eller flera ansök-

ningar om sådan registrering. Därför har KSAK beslutat att återupptaga systemet i något förenklad form. Den som inte har möjligheter att gå in i en lokal modellflygklubb kan sända in registreringsavgiften 1:— krona på KSAK:s postgirokonto 55570 och samtidigt meddela namn och postadress. Vederbörande blir då medlem och får under registreringsåret tidningen Modellflygaren gratis med posten samt KSAK:s Modellflyghandbok och råd och anvisningar i olika former. Däremot kan den enskilt registrerade inte ta kompetensmärken annat än i en lokal flygklubb. Han kan heller inte påräkna direkta bidrag ur statsanslaget.

De enskilt registrerade modellflygarna kommer att hållas väl underrättade om nybildade klubbar och de kommer efterhand att överföras till sådana klubbar för att på det sättet kunna komma i åtnjutande av de eftersökta materialgåvorna ur statsanslaget. De kommer vidare att inbjudas att delta i de statsunderstödda instruktörskurserna, och KSAK räknar med att en mängd nya modellflygklubbar härigenom kommer att nybildas under de närmaste åren.

KSAK-anslutna flygklubbar

OBS! Telefonnumret inom parentes är till arbetet, det först nämnda till bostaden.

HJO FLYGKLUBB, Hjo. Tel. 205. Ordf. Civ.-Ing. Tore Sjöman, Floragatan 4. Tel. 474. (413). Sekr.: Tandl. Wilhelm Källberg, Floragatan 3. Tel. 205. (205). Kassör: Köpman Bengt Grunditz, Sturegatan 51. Tel. 505. (4).

HÄLSINGBORGS FLYGKLUBB, Hälsingborg. Tel. 120 19. Ordf.: Godsfögare Torsten Olsson, Rögge. Tel. 20. (20). Sekr.: Ing. Gunnar Frick, Södergatan 34, H-borg. Tel. 120 19. (201 90). Kassör: Kont. Thorleif Gummesson, Bomgrändens 3. Tel. (201 90). Gruppchef: Ing. Gunnar Frick, Södergatan 34. Tel. 120 19 (201 90).

HÄRNÖSANDS FLYGKLUBB, Västernorr. Alleh. Härnösand. Ordf.: Rektor Helge Bohlin, Fiskaregatan 56. Tel. 12 18. (23 28). Sekr.: Red. Lars Braw, Västernorr. Alleh. Tel. 37 46. (»Allehandan»). Kassör: Affärsförst. E. Lindberg, Idrottssv. 15. Tel. 27 45. (33 12).

JÖNKÖPINGS FLYGKLUBB, Jönköping. Tel. 13 12. Ordf. Överste R. Armann, S:a Strandgatan 16. Tel. 50 62. (»Skogsägarefören.» 1). K. Nordlund, Drottninggatan 5 A. Tel. 34 69. (13 12). Kassör: Dir. O. Fridberg, Södra Strandgatan 1. Tel. 17 00. (»Sandwall»). Gruppchef: Skogsinsp. C. Stenér, Öxtorgsgatan 16. Tel. 50 62. (»Skogsägarefören.»).

KALMAR FLYGKLUBB, Kalmar. Tel. 259. Ordf.: Överste O. R. Carlgren, Unionsgatan 23. Tel. 33 65. (»Flygflottillen»). Sekr.: Löjtn. B. J. Ziemerlöw, Lagmansgatan 7 B. Tel. 259. (»Flygflottillen»). Kassör: Disp. P. L. Carlsson, Rålambsgatan 16. Tel. 21 47. (30 20). Gruppchef: Löjtn. Brdman Smitt, F 12. Tel. (»Flygflottillen»).

KARLSBORGS FLYGKLUBB, Postfach 3015, Karlsborg. Ordf.: Elektr. K. E. Valfridsson, F. 6, Karlsborg. Sekr.: Kontorist H. Bergman, Box 927, Karlsborg. Kassör: Fpl. montör Ingvar Thurén, F. 6, Karlsborg. Gruppchef: Överfurir Lennart Ramström, F. 6, Karlsborg.

KARLSKOGA FLYGKLUBB, Karlskoga. Tel. 307 13. 331 68. Ordf.: Major Bertil Boström, AB. Bofors, Bofors. Tel. 305 98. (Bofors 6 22). Sekr.: Brukstj. man Kurt Werjefelt, Box 310, K-skoga. Tel. 331 50. (515). Kassör: Bankkassör Tage Bäckström, Lövsäsen, K-skoga. Tel. 307 04. (304 04). Gruppchef: Förman Tonnie Johansson, Robshamväg. 1 A. Tel. 321 46. (210).

KRISTIANSTADS FLYGKLUBB, Kristianstad. Ordförande: Stadsingenjör Arne Montén, Rådhuset, Kristianstad. Tel. 106 91. (106 90). Sekr.: Ing. Lennart Danryd, Ångsv. 17 B. Kr.-stad. Tel. (ASY). Kassör: Ekonomief. Arthur Nilsson, Trollehus, Helgedal, Långebro. Tel. 135 80. (109 54). Gruppchef: Ing. Kurth Eklund, Milnergatan 8. Tel. (ASY).

KRONBERGS FLYGKLUBB, Växjö. Tel. 28 83. Ordf.: Disp. H. W. Johnmark, Storgatan 51. Tel. 14 42. (14 67). Sekr.: Poliskom. F. K. Swanström, Ulriksbergsgatan 4. Tel. 28 83. Kassör: Typograf Tore Hammarström, Kv. Liljan 5. Tel. 31 28. (10 90).



HÅRDA TAG I RIKSSEGELFLYGTÄVLINGEN

Striderna i Rikssegelflygtävlingen hårdnar till allt mer och mer, och nu börjar man verkligen kunna tala om spännande konkurrens i såväl höjd- som distansmomentet. Stockholm leder i höjd såväl individuellt som i lag, men på intet sätt så säkert att utgången kan anses given. Halle-Hunneberg, årets absolut starkaste tävlingsklubb, leder distansmomentet i stor stil såväl i lag som individuellt, och det behövs riktiga kraffttag av de övriga för att Trollhättteklubben skall få stryka på foten.

Så här ser resultatlistan för de bästa ut nu:

Höjdmomentet, individuellt:

1) Björn Andersson, Sthlm, 10.900; 2) Bengt Olow, Linköping, 10.300; 3) Vincent Larsson, Halle-Hunneberg, 8.975; 4) John Bohman, Eskilstuna, 8.050; 5) Fred Nordholm, Västerås, 7.985; 6) Bertil Ståhl, Halle-Hunneberg, 6.915; 7) Börje Centergren, Sthlm, 6.850; 8) Sven Österdahl, Linköping, 6.000; 9) Tage Löf, Sthlm, 5.685; 10) Karl-Göran Klevstigh, Ö. Sörmland, 5.075 poäng.	
--	--

Höjdmomentet, lag

1 Stockholm Segelflygklubb:		
Björn Andersson	10.900	
Börje Centergren	6.850	
Tage Löf	5.685	23.435
2 Halle-Hunnebergs FK:		
Vincent Larsson	8.975	
Bertil Ståhl	6.915	
Hans Möllborn	4.700	20.590
3 Linköpings FK:		
Bengt Olow	10.300	
Sven Österdahl	6.000	
Bo Holmberg	3.175	20.075
4 Västerås FK:		
Fred Nordholm	7.985	
Erik Westling	4.750	
Erik von Mentzer	4.070	17.405
5 Eskilstuna FK:		
John Bohman	8.050	
Harry Carlsson	4.615	
Lars Corell	4.265	16.930

Distansmomentet, individuellt:

1) Tore Milling, Halle-Hunneberg, 18.647 poäng; 2) Börje Centergren, Stockholm, 14.310; 3) Hugo Hassel, Värmlands FK, 7.320; 4) Sven Jonsson, Värmlands FK, 7.200; 5) Einar Ericsson, Värmlands FK, 7.059; 6) Olle Håkansson, Värmlands FK, 6.800; 7) Åke Lundin, Uppsala FK, 5.920; 8) Carl-Gunnar Carlsson, Örebro, 5.706; 9) Lennart Nordin, Örebro, 5.200; 10) Lars Corell, Eskilstuna, 5.059.	
--	--

Distansmomentet, lag:

1 Halle-Hunnebergs FK:		
Tore Milling	18.647	
Bertil Ståhl	3.964	
Stig Bergstedt	3.080	25.691
2 Värmlands FK:		
Hugo Hassel	7.320	
Sven Jonsson	7.200	
Einar Ericsson	7.059	21.579
3 Stockholms Segelflygklubb:		
Börje Centergren	14.310	
Ove Centergren	4.118	
Tage Löf	2.379	20.807
4 Örebro Flygklubb:		
Carl-Gunnar Carlsson	5.706	
Lennart Nordin	5.200	10.906
5 Aeroklubben i Malmö:		
Sven-Erik Andersson	3.588	
Bengt Nilsson	2.520	
Uno Jönsson	2.480	8.588

Vad man framför allt lägger märke till är Värmlands flygklubbs uppryckning med de mycket jämna resultaten av Hassel, Jonsson och Ericsson. Där ser man ett tydligt bevis för vad jämnhet i lagen betyder. Vad Halle-Hunneberg och Stockholm nu främst får se till är att »2:orna» och »3:orna» i lagen rycker upp sig. Annars kan det bli farligt.

Tävlingsdeltagandet är nu det största vi någonsin haft med inte mindre än 75 tävlande i höjdmomentet och 25 i distansmomentet.

Det bör påpekas att de ovan lämnade resultaten endast är preliminära. En grundligare kontroll kommer att ske efter tävlingsidens utgång den 30 september.

AFTONBLADETS STIPENDIATKURS

Årets Aftonbladstipendiater fick likasom i fjol en specialkurs på Alleberg. Av de tio deltagarna flög sju för certifikatet medan tre ågnade sig åt F-flygning. Hela stipendiatkursen med instruktörerna Tage Peterson och Sigurd Larsson ses på bilden. Kursen hade gott sommarväder men däremot inte speciellt gynnsamt segelflygväder. Certifikaten blev emellertid klara, och kursen blev som vanligt lyckad. Det är ju också speciellt utvalt folk dessa stipendiater.

Sportflygtävling i Stockholm

Den 24 augusti — alltså efter denna tidnings pressläggning — anordnar Stockholms Flygklubb och Stockholms-Tidningen i samarbete med Ostermans Aero en propagandatävling i sportflygning med start och mål vid Skå-Edeby. Tävlingsjuryn består av generalmajor Nils Söderberg, ordförande i Stockholms Flygklubb, överste Harald Enell, generalsekreterare i KSAK, och Stockholms-Tidningens chefredaktör B. Brillioth. Tävlingsledningen utgöres av civilingenjör L. H. Nordenson, major Åke Söderberg och fanrik H. Hjelte. Luftfartsstyrelsen representeras av 1:e trafikledare F. af Petersens.

Tävlingen är öppen för 2-mannalag, färare och spanare. De tävlande uppdelas i två klasser: amatörer och trafik- eller militärflygare. Tävlingen går över en triangelbana om 200—300 km långd och omfattar följande huvudmoment: Orientering, tidtabelflygning, precisions- och bedömningslandning, målsparing, »flygvett».

Över huvud taget ser det ut att vara en klokt och roligt upplagd tävling, som vi hoppas få tillfälle att återkomma till.

Den tävling som i början av augusti var anordnad i samband med en flygarträff i Varberg av KSAK:s motorflygkommitté med ingenjör Gunnar Rotsman som primus motor, blev ju mycket lyckad och tycks ha inlett en ny era inom motorflygtävlingsporten, till glädje och nytta för hela flyget.

Flygrally i »filmveckan»

I samband med »Festival du Film» anordnar Aeroklubben i Cannes 13, 14 och 15 september ett flygrally — »Rallye Aeriens».





N:r 17 - Årg. 25 - 21 aug.—3 sept. 1947
TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET

Officiellt organ för

Kungl. Svenska Aeroklubben

Organ för

Svenska Pilotföreningen

Utkommer varannan torsdag

REDAKTION:

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

Danmark: Johs Thinesen, Finsens Allé 29, Odense

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

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

OBS! Redaktionen ansvarar leke för insända, leke beställda manuskript.

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

ANNONSAVDDELNING:

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

EXPEDITION:

Förlagsaktiebolaget FLYGNING
Sveavägen 53 - Stockholm

Postgirokonton: 1111.

Prenumerationspris:

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

Ahlén & Åkerlunds Fotogravyranstalt
Stockholm 1947

Gynna

VÅRA ANNONSÖRER!

TIL VORE DANSKE LÆSERE!

NU KAN DE ABONNERE
I DANMARK

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

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

Linköping

HERRSKRÄDDERI • DAMSKRÄDDERI
UNIFORMER

G. A. Lindqvist

Platensgatan 3 - Telefon 212 25

Linköping

Banck & Nilson Eftr.

L. Sörensen A-B
LIVSMEDELSAFFÄRER
Hygien - Kvalitet - Lägsta pris
Linköping Växel

B 1. Platensgatan 21	Tel. 294 31
B 2. Platensgatan 6 A	Tel. 294 32
B 3. Klostergatan 33	Tel. 294 33
B 4. Centralhallen	Tel. 294 34
B 5. Nya Tanneforsvägen 19	Tel. 277 60
B 6. Malmslätt	Tel. 990 18

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
KONDITIONISERVERING
BILJARD

Stockholm

H ELEGANTA

Festklänningar, Brudstyttslar,
Capes, svarta Kappor och Klänningar uthyras!

FRANSKA MODESALONGEN

»Damernas i glädje och sorg.»
Drottninggatan 51, 1 tr. (vid Epa).
STOCKHOLM. Telefon: 11 98 39.
Obs. Även avdeln. f. uthyrn. av Herrkläder.

GÖR ETT BESÖK HOS

Konditori IWO

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

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

KUNGSHOLMS ÅKERIFÖRENING

U. P. A.

EHRENSVÄRDGATAN 1

Tel. 51 06 72, 50 06 47

Utför gatu- och byggnadstransporter,
husrivningar och schaktningar

Tobaks- & Pappershandel

Sandhamnsgatan 35 - Gärdet - Tel. 62 95 83

Tobak - Pappersvaror - Tidningar
Annonser - Telefonhytt

Inneh. EBBA ERIKSSON

Stockholms närhet

Ebba Fredholm & Co

MANUFAKTUR - KONFEKTION
SYBEHÖR

Malmplan (samma hus som Konsum)
Tureberg - Telefon 35 32 67

VID BEHOV AV

Blommor, Kransar och Buketter
vänd Eder med förtroende
till

Karl Sanders Blomsterhandel

Ulvsvandavägen 8 - Telefon 25 66 34

Uppsala

Vi utför körslor av alla slag med ett
flertal Lastbilar

Vänd Eder med förtroende till

S. Almlöfs Åkeri

Nybygget - Uppsala

Tel. 317 35

Tel. 347 35

Alb. GOZZI's

MURBRUKSFABRIK

Köpmangat. 5, Uppsala Tel. 331 87.

MURBRUKSFABRIKEN
Telefon G:a Uppsala 127.

Till FLYGS BREV KLUBB
Tegnérsgatan 35 - Stockholm

Namn

Adress

..... Ålder

Intresserad av

.....

.....

Jag kan skriva på följande språk:

1 2 3

Jag önsk. brev från i ett av dessa länder

1 2 3

Jag bifogar 50 öre i frimärken!

SHELL

i alla tankar

