

Flyg



Det amerikanska jaktplanet Lockheed P-38 Lightning.

Nr 21
1947

"DE RÖDA DJÄVLARNA"
KOM TILL KORTA

45 öre

I Norge 60 öre
I Danmark 65 öre

Nghet: SEGELFLYGPLAN FÖR AKROBATER



"Dessa omställbara propellrar gör verkligen landningarna säkrare".

"Ja, och de förkortar landningssträckan med ungefär 40 procent".

Hamilton Standards nya omställbara Hydromatic-propellrar förser de moderna trafikplanen med luftbromsar förutom de vanliga hjulbromsarna. De omställbara propellrarnas bromsningskraft förkortar landningssträckan med omkring 40 procent och minskar faran för slirning på våta och isiga banor. Återigen har Hamilton Standard väsentligt bidragit till att öka flygsäkerheten.

Bland de flygbolag som redan beställt Hamilton Standards omställbara Hydromatic-propellrar märks

**Aeroposta
Braniff
Capital
Chicago and Southern
Continental
Delta
Eastern
F. A. M. A.
K. L. M.
Linea Aerea Nacional**

**Linea Aeropostal Venezolana
National
Northwest
Orient
Pan American
Pan American Grace
Sabena
Trans Australian
United
Western**

UNITED AIRCRAFT *Export Corporation*

EAST HARTFORD, CONNECTICUT, U. S. A.

PRATT & WHITNEYS MASKINER · HAMILTON STANDARDS PROPELLRAR · CHANCE VUGHTS FLYGPLAN · SIKORSKYS HELIKOPTERS.



Gloster E. 28-39 "Pioneer" (1941)

(Ensitsigt experimentplan)

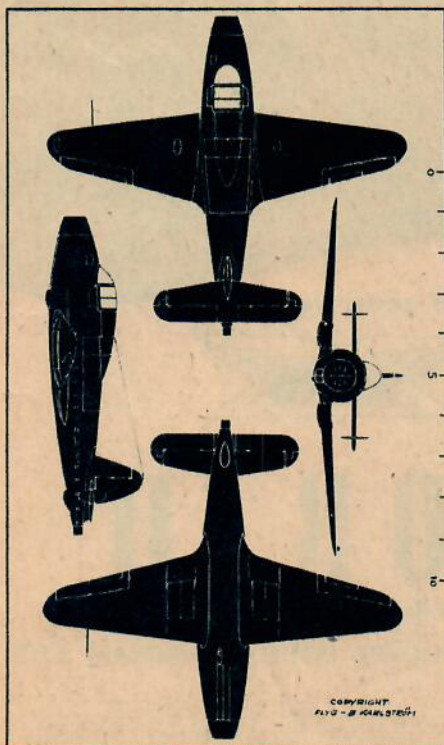
Tillverkare: Gloster Aircraft Co. Ltd., Hucclecote, Glos.

Englands och över huvud de allierades första reaktionsdrivna flygplan konstruerades och byggdes av Gloster-fabriken och provflygs den 14 maj 1941 av Flight Lieutenant P. E. G. Sayer. Planet konstruerades efter flygministeriets specifikation E 28/39 och var ursprungligen tänkt som ett ortsförsvars-jaktplan. Det oerhörda framsteg som reaktionsdriften innebar i jämförelse med propellerdriften medförde emellertid en mängd omfattande problem, varför planet nästan redan från begynnelsen var att betrakta som rent experimentellt. Utformningen står fortfarande på ett mycket högt plan vad gäller den aerodynamiska renheten, men på grund av den låga statiska dragkraft som dåtidens reaktionsaggregat lämnade — 390 kg — blev farten relativt blygsam, 700 km/t.

Ett bevis på vilka sunda konstruktionsprinciper Gloster-fabriken använde redan 1940 får man om man jämför »Pioneers» (inofficiellt namn) med den amerikanska Republic-fabrikens senaste jaktplan — P-84 Thunderjet. P-84 har intaget för reaktionsluften utformat på ungefär samma sätt som Gloster-typen och för övrigt är likheterna ganska många.

Naturligtvis är Gloster E 28/39 ett helmetallplan. Rodren är dock dukklädda. För att öka stabiliteten utrustade man efter en tid stabilisatorn med ett par extra hjälpenor å la Saab S17B8. Landstället är av nosställt-typ och ovanligt lågt. Reaktionsmotorn var en Whittle W1X, tillverkad av Power Jets Ltd.

DATA:
Spännvidd: 8,8 m. Höjd: 2,8 m.
Längd: 7,6 m. Vingyta: 10,32 m².



FLYG 21/47

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) Varför har B 18 osymmetrisk förarkabin? 2) Vad menas med att ett segelflygplan kan flygas under- och överkritiskt? 3) Hur många olika versioner av Spitfire finns det? **Luffe.**

Svar: B 18:s kabin har fått osymmetrisk placering på grund av att föraren därigenom erhåller bättre sikt framåt-nedåt, alltså mellan vänstra motorgondolen och flygkroppen. 2) Vad denna fråga beträffar kan vi endast säga att ni förmodligen avser »flygning under och över ett segelplans överstegringshastighet». 3) Spitfire finns i sin landbaserade upplaga i versioner från Mk 1 till Mk 24 och i marinjakversionen Seafire från Mk 1-47, givetvis med vissa luckor. Mellan Seafire Mk XVIII och Mk 45 är det t. ex. ett långt hopp och liknande är förhållandet mellan Seafire Mk III och Mk XV.

Fråga: 1) Hur stor är cylindervolymen på de amerikanska motorerna Continental A-65 och Lycoming O-155? 2) Vad kostar de? **BJE.**

Svar: 1) FLYG har tyvärr inga siffror för någon motor med beteckningen O-155, som antagligen är en alldeles ny konstruktion, men O-145 som för närvarande är under serietillverkning har en cylindervolym på 2,37 liter och motsvarar alltså Continental A-65 som har 2,04 liters volym. Starteffekten för båda motorerna är 65 hk. 2) Beträffande priserna är det nog nödvändigt att vända sig direkt till Lycoming Div. of the Aviation Corp., 420, Lexington Avenue, New York, N. Y. respektive Continental Motors Corp., Aircraft Engine Div., Muskegon, Mich.

Fråga: Då det här i Danmark är mycket svårt att få tag på färiska uppgifter om data och prestanda för moderna flygplan, vore jag tacksam ifall FLYG ville hjälpa mig med uppgifterna för Northrop Flying Wing, Lockheed Constitution samt Messerschmitt Me 163B. **J. B.-M., Danmark.**

Svar: Northrop Flying Wing eller XB-35 som planet även kallas, har en spännvidd på 52,43 m, längd 16,18 m, höjd 6,12 m, vingyta 371,6 m², tomvikt 40,424 kg, normal flygvikt 73,482 kg, max. tillåten flygvikt 94,800 kg, vingbelastning (vid normal flygvikt) 197,74 kg/m², effekbelastning (4x3.000 hk) 6,12 kg/hk, toppfart 635 km/t, marschfart 560 km/t, flygsträcka med 4,5 tons bombast 18.000 km, max. bombast 27 ton. Om Lockheed XR60-1 Constitution (modell 89) föreligger endast följande siffror: spännvidd 57,6 m, längd 47,55 m, höjd 15,24 m, vingyta 335,36 m², flygvikt 85,729 kg, vingbelastning 287,7 kg/m², effekbelastning 7,15 kg/hk, marschfart 380 km/t, landningsfart 130 km/t, flygsträcka 3.700 km med full betalande last, d. v. s. 170 soldater. Motorerna är fyra P. & W. Wasp Major på vardera 3.000 hk. Messerschmitt Me 163B slutligen var försedd med ett raketaggregat av typ Walther HWK 509 med c:a 1,5 tons dragkraft vid marken. Följande uppgifter om Me 163B är kända: spännvidd 9,33 m, längd 5,91 m, vingyta 15,61 m², flygvikt 4.360 kg, vingbelastning 275,8 kg/m², toppfart på 6.000 m 885 km/t, stighastighet 3.500 m/min.

Fråga: 1) Har North American P-51B Mustang fyrbladig propeller? 2) Hur är detta plan målat? **Bo C-son.**

Svar: 1) Propellern på P-51D var vanligen en fyrbladig Hamilton Standard med 3,05 m diameter, automatiskt omställbar och försedd med bladmanchetter. 2) Den mest använda kamouflagefärgen var mörkgrönt över hela planet. Det nummer av FLYG som innehöll en röntgenskiss av P151A Mustang är tyvärr slut.

Fråga: Då jag förgäves försökt att få tag på en skalaritning av Republic RC-3 Seabee i skala 1:100 vänder jag mig nu till FLYG och ber om råd var man kan skaffa en dylik. **Poul E. Nielsen.**

Svar: Tyvärr har FLYG inte haft någon 1:100-ritning införd av Seabee, men i tidsskriften Populärteknik september/oktober-nummer i år finns en synnerligen väl utförd ritning av Seabee i skala 1:100.

Taylor Cub

40 hkr. Total gångtid 388 tim. Luftvärdighetsbeviset gällande till 20/9 1948. Förstklassigt skick. Försedd med hjul och skidor. Säljes förmänligt.

VÄSTERDALARNES FLYGKLUBB

Dala-Järna

Tel. Hulån 130 36



FLOTTILJMÄRKET

emaljerat o. förgyllt. Pris 2:50.

Ombud önskas på alla flygflottiljer och vid Centrala Flygverkstäderna.

AERO-TJÄNST - Malmö 3

AB. HALMSTADS MURBRUKSFABRIK

förfogar över grusfyndigheter på million-tals km vilket borgar för säker leverans. Vi äro ensamleverantörer av

Grus, Singel och Murbruk

till Kungl. Flygförvaltningens arbeten vid F 14 i Miededala. Fabriken vid Wapnö Grustäkt.

Telefon 2143, 2849

A.-B. ERNST ALDÉN & Co

Tel. 3 78 KALMAR Tel. 21 48

Elektr. INSTALLATIONER, MOTORER, TRANSFORMATORER
Elektr. MATERIEL m. m.

Representant för

ASEA och ELEKTROLUX

— KYLANLÄGGNINGAR —



Antingen en verkligt högvärdig gummi-motordriven tävlingsmodell som redan visat sig på styva linan vid flera tillfällen. En modell som kommer att vinna många tävlingar. Komplet byggssats med allt material av bästa balsa. Bland annat medföljer färdiga spryglar och roder, lister, flak, japanpapper, ritning m. m., men ej gummisnodd. Spv 88 cm. Endast Kr. 5:50. Gummisnodd av bästa kvalitet 30 öre pr m. Rekvirera AMIGOS och ni kommer att bli va stormförtjust!

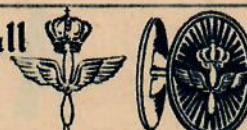
MODEL - SPORT

Box 98

Tel. 9 57

Falkenberg

STIL-metall



av god kvalitet till billigt pris. Försäkra Eder om dessa kvalitetsvaror. Rekvirera redan i dag, då lagret är begränsat. Priset är ett fynd!

INDUSTRIKOMPANIET - VÄXJÖ

Sänd undertecknad mot postförsäkring: ... st. näl (förg.) å 1:50 m. flygets embl. ... par manschettknappar å 5:50 med flygets emblem.

Namn

Bostad

Postadr. Flyg 21-47

Bekväm Resa i Övertryckskabin

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



ett superplan från



AVRO TUDOR II

Fyra Rolls-Royce Merlin Motorer

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

LÄSEKRETSEN HAR ORDET

37 minuter över Värnamo

Flygs redaktion!

Härmed ett foto av min senaste modell, en GP-Special, besinnormodell. Det har tagit mig 32 timmar att bygga den. Spännvidden är 187 cm. Modellen flyger mycket bra; längsta flygtiden är 37 min. Motorn är en »Thor». Hela modellen är balsaklädd och vingarna är klädda med siden.

Sven Lundqvist
Norra vägen 27,
Värnamo



Norrlandsmodeller

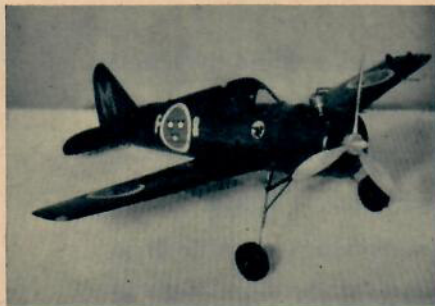
Herr Redaktör!

Jag skickar här in foton av två av mina modeller, en J-22 med U-kontrollreglage



Globe Swift.

och en Globe Swift med rörliga höjd- och sidroder. J-22:an har jag flugit mycket med i vintras och även under våren och långt fram på sommaren. I vintras hade jag skidor på den så att hastigheten inte var så särdeles hög då. Under försommaren däremot har den med hjul gjort 70 km/t. Jag har använt både Ohlssons & Rice 23 och H. & B. Johanssons motorer till den. Den förra motorn som är bensindriven har ju världsrykte men är rätt besvärlig om vintern då det är 25—30 grader kallt. Man har att sköta om batterier, tändspole, kondensator och brytarspetsar och därför rekommenderar jag H. & B. Johanssons diesel-



J-22.

motor för en nybörjare. Det är en motor som startar i alla väder.

Den här J-22:an är mycket roderkänslig, så hade man en 5 kcm dieselmotor som H. & B. Johansson kommer att serietillverka efter jul, då kunde man gott göra

loopings och ryggflygningar med den. Så fort den första 5 kcm-motorn kommit i marknaden kommer jag att installera en sådan i J-22:an.

På den andra modellen — en Globe Swift — kan man ställa roderarna så att man kan göra loopings, flygning rakt fram och även i mer eller mindre skarp kurvning.

Så fort jag får mitt reaktionsaggregat färdigt kommer jag att meddela Eder hur det fungerar, om de blir bra eller dåligt. Även det är gjort till en U-kontrollmodell.

Alvar Forslin, Bollnäs.

TILL FLYGS BREVKLUBB
Tegnérgatan 35 - Stockholm

Namn

Adress

..... Alder

Intresserad av

.....

.....

.....

Jag kan skriva på följande språk:

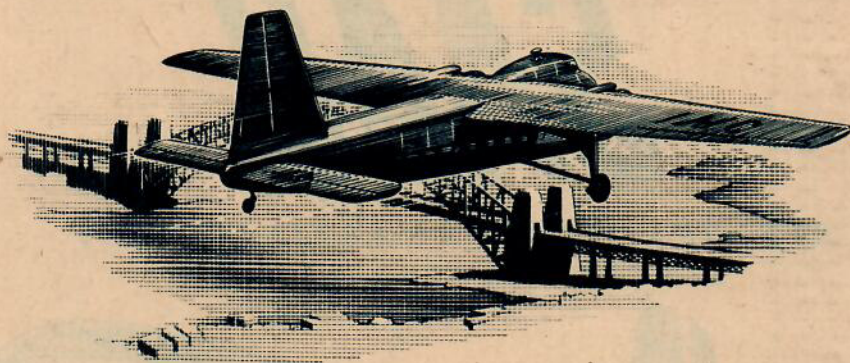
1 2 3

Jag önsk. brevvän i ett av dessa länder

1 2 3

Jag bifogar 50 öre i frimärken!

En flyg-ambassadör -



Först en 6.600 miles resa i Amerika, följd av en demonstrationstur på 3.350 mil

genom Spanien och Mellersta Östern... sedan en uppmärksammas flygning genom hela Australien och

Nya Zeeland... genom dessa uppvisningar på platsen har Bristol

Freighter bevisat sin förmåga att ekonomiskt och säkert frakta

en mångfald olika varor till alla delar av världen.

T H E B R I S T O L A E R O P L A N E C O M P A N Y L I M I T E D

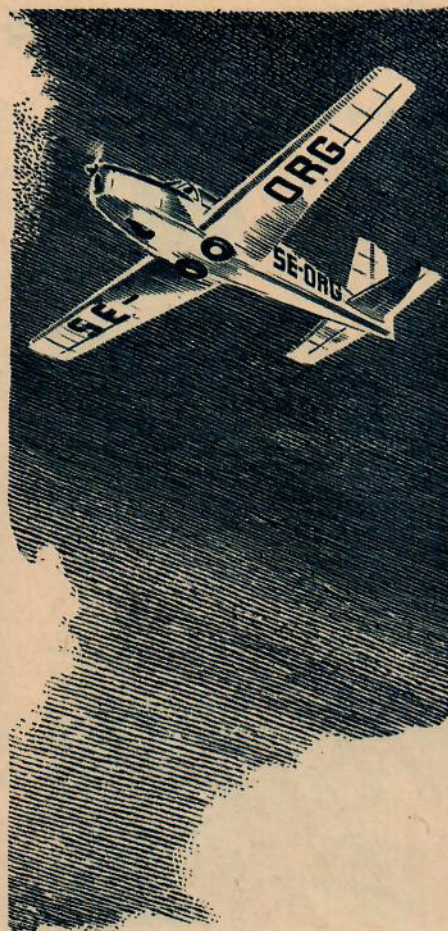
768 a

Representant i Sverige: MR. A. REICHEL, SYNÄLSVÄGEN 14 RIKSBY, STOCKHOLM

SAAB *Safir*

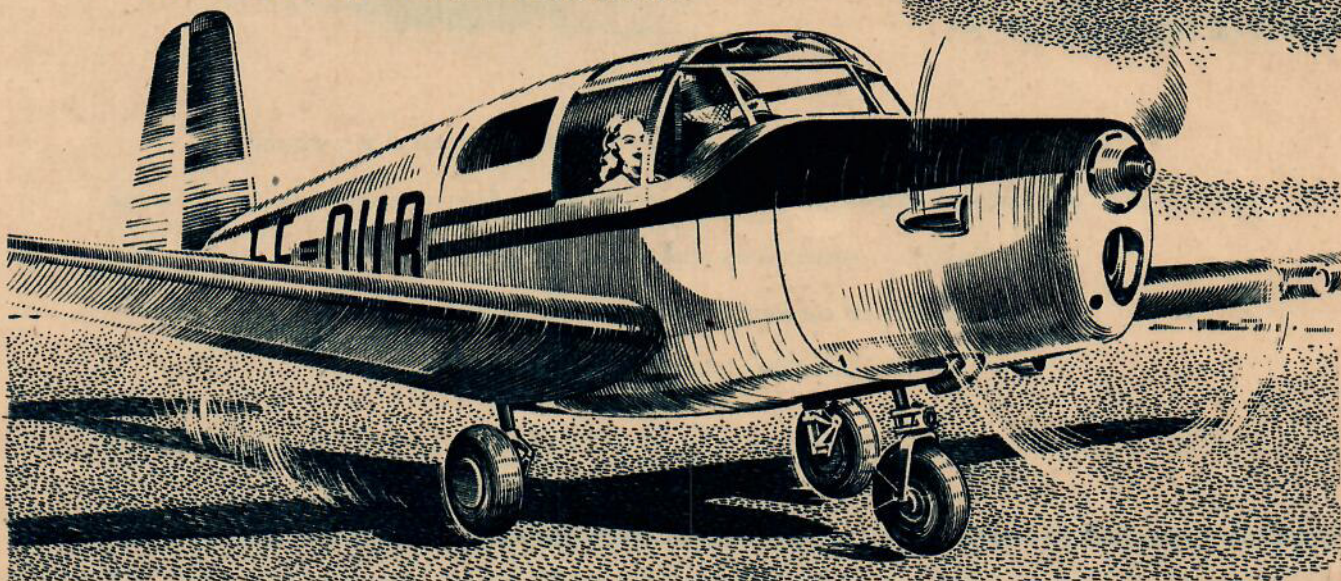
**- en flygande ambassadör
för svensk kvalitet**

Saab Safir har på kort tid blivit känd och erkänd över hela den flygintresserade världen. Flygegenskaper, flygekonomi och flygsäkerhet ha slagit fackmän med häpnad. Efter von Rosens världsrekordflygning Stockholm - Addis Abeba har Safir dessutom uppmärksammats långt utanför flygkretsar. Var och en kan nu konstatera, att Saab Safir är ett svenskt sportplan i högsta världsklass - en flygande ambassadör icke blott för svensk flygindustri utan även för svensk kvalitet.



SAAB

SVENSKA AEROPLAN AKTIEBOLAGET
LINKÖPING • TROLLHÄTTAN



W. Kleen:

NÄSTA VÄRLDSKRIG V.

SKANDINAVIENS STÄLLNING

Hela den läskunniga världen vet — i den mån den får tillfälle att läsa — att Skandinavien folk vill leva i fred och därför icke vill ansluta till någondera av de mot varandra stående stormaktsgrupperna. Allt prat i motsatt riktning kan alltså icke skyllas på okunnighet om det verkliga läget utan måste vara föranlett av illvilja.

Vi svenskar har därför uppmärksammat lyssnat till de ryska röster som beskyllt oss för anslutning till västmakterna. Lika uppmärksam har vi iakttagit ryssarnas motstånd mot tanken på att skapa ett skandinaviskt neutralitetsblock — det sägs innebära en blockbildning i angloamerikansk regi. Dessamma sägs egendomligt nog också om tanken att bilda en skandinavisk tullunion. Icke mindre uppmärksam har vi lyssnat till de ryska uppmaningarna till oss att nedrusta.

Men allra mest har vi uppmärksammat den härvarande ryske biträdande militärattachés och en annan rysk legationstjänstemans färder i de gamla sågfilarnas fotspår uppe i Norrland och till hans kollegas utflykter till Utö. Dessa färder kan tolkas endast som anfallsförberedelser. Och de bildar en belysande bakgrund till alla övriga ryska åtgärder.

Redan innan spionerierna uppdagats skrev generalmajor Petri, att Sverige nu intagit det läge Finland hade före vinterkrigets början. Vi kan alltså befara ett nytt Mainila, uppflyttat från Karelska näset till Tornedalen. Vi har samma rätt till misstänksamhet som ryssarna — och vida större anledning.

Men Skandinavien folk har visat världen icke endast sin freds- och neutralitetsvilja utan även sin motståndsvilja. Vi svenskar ådagalade den inför det nazistiska hotet genom vår upprustning och vår beredskapsanda, danskar och norrmän genom sitt beslutssamma motstånd mot inkräktaren och hans femtekolonner.

Det finns intet skäl att anta att den bolsjevikiska diktaturen skulle hälsas mera välkommen till Skandinavien än den därmed befryndade nazistiska. Vi slår också dövt till för alla locktoner och hotelser österifrån.

Men vi vägrar å andra sidan att ansluta oss västerut — innan vi skulle bli tvingade därtill genom ett anfall österifrån. Må det upprepas: vi vill vara neutrala som stater, även om vi icke kan vara det som individer, ty vi tillhör orubbligt den västerländska kulturkretsen. Just därför vill vi ha fred — Västerlandets kultur har hunnit därhän att den fördömer anfallskrig som politiskt medel, men icke försvarskriget.

Vi svenskar har som sagt iakttagit många uttryck för att den ryska aggressionen västerut ingalunda begränsas till området söder om Östersjön. Men vi har icke märkt några som helst aggressiva avsikter västerifrån. Icke desto mindre rustar vi oss till försvar i alla riktningar — vi ämnar försvara oss varifrån anfalllet än kommer. Precis som vi gjorde under vinterkriget. Våra sympatier var odelat på Finlands sida, men vi vägrade västmakterna genomtåg för att hjälpa finnarna. Det är ett bevis på vår neutralitetsvilja som även ryssarna måste ha iakttagit och som de säkerligen icke har glömt.

Allt erfarenhet, även den färskaste, säger oss emellertid att en stats neutralitet blir respekterad endast så länge den bedöms vara till fördel för den presumtiva kränkaren. Det är nog att erinra om tyskarnas många neutralitetskränkningar och om de ryska motsvarigheterna. Tyskland läser inom en överskådlig framtid inte kunna kränka vår neutralitet, men man får av allt att döma icke bortse från möjligheterna av en rysk neutralitetskränkning i stil med t ex angreppet mot Finland och Polen. Med båda dessa stater hade Ryssland högtidligen ingått en nonaggressionsavtal.

För oss måste alltså problemställningen vara, om någondera av de båda stormaktsgrupperna har — eller kan förutses anse sig ha — fördel av att kränka Sveriges och det övriga Skandinavien neutralitet.

Angloamerikanernas krigsberedskap är svagare än Rysslands. De skulle vid ett krigsutbrott varken ha fördel eller förmåga av ett angrepp mot Skandinavien, de måste till en början hålla sig på defensiven. Och särskilt för Britannien vore det en fördel

att Europas nordliga atlantkust med innanför dem belägna flygplatser tillhörde neutrala stater.

Annorlunda ställer sig förhållandena vid den tid — efter kanske två års krig — då angloamerikanerna är beredda att gå till motoffensiv. Då skulle de ha fördel av att kunna basera delar av sitt tunga bombflyg i Sverige för att insättas mot Leningrads industriområde och de ryska polarhamnarna, för att nämna endast två betydelsefulla anfallsmål. Men då skulle ett anfall kräva en betydande kraftinsats under lång tid, en kraftinsats som kunde komma till bättre användning på annat håll. Dessutom strider det mot angloamerikanernas syn på tingen att angripa ett fredsälskande folk eller försöka tvinga det att uppgå sin neutralitet. Så t ex utövades intet tvång mot imperie-medlemmen Irland vars neutralitet under kriget medförde de svåraste nackdelar för Britannien i kampen mot ubåtarna.

Icke desto mindre har vi en neutralitetsfront att bevaka och försvara även västerut — om den icke blir angripen så desto bättre. Vår neutralitet måste skyddas åt alla håll, annars är det ingen neutralitet.

Vad Ryssland beträffar synes det vara fara värt att det vill använda sin större krigsberedskap för att genom ett överfall i samband med ett allmänt krigsutbrott eller som inledning till ett sådant försöka säkerställa Skandinavien som basområde för sitt ubåtsvapen och sina luftkrigsmedel, varför skulle Ryssland annars önska att vi är svaga, varför skulle de annars låta sina diplomater spionera inom våra strategiskt viktigaste gräns- och kustområden, varför skulle det annars motsätta sig varje yttring av skandinavisk gemenskap?

Därför ligger i början av ett nytt världskrig vår strategiska tyngdpunkt vid vår östra försvarsfront. Denna är dessutom av flera skäl svårare att försvara än västfronten och kräver redan därför huvuddelen av våra försvarsmedel. Kan vi försvara oss mot ett strategiskt överfall österifrån kan vi också försvara oss västerut.

Av dessa skäl kan vi begränsa vår granskning av våra försvarsmöjligheter till försvaret mot ett strategiskt överfall österifrån efter sorgligt kända förebilder.

(Forts. på sid. 27.)



*Varsamhet
är en dygd
som lönar sig*

Vår vinst
— Er vinst



Trafik premierar varsam körning med lägre premier.

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

FÖRSÄKRINGSBOLAGET

TRAFIK

Specialbolag för trafikrisker

Birger Jarlsq. 58, STOCKHOLM Tel. 23 22 30



En pampig bild från Rio: Guanabarraviken med Santos Dumont-flygfältet i bakgrunden.

BRASILIE NS FLYGMEKANIKER MÅSTE BÖRJA MED ABC-BOKEN

Sydamerikas framtid beror av flyget

U rskogens — åtminstone den sydamerikanska — enda transportmedel har hittills varit kanoen, långsam och långtifrån ofarlig med tanke på febersjukdomarna och det myllrande insektslivet i de vatensjuka markerna. I dag är det flyget

som bildligt talat bryter nya vägar och utan flyget skulle exempelvis Brasiliens fortsatta exploaterande knappast ens vara tänkbar.

Än så länge är det bara i kustbandet som man kan tala om verklig bebyggelse i norra Brasilien — i övrigt är utposterna få och och glesa och oftast belägna i närheten av de stora floderna. Det är ju enorma avstånd det rör sig om — en liten utflykt på nedre Amasonfloden beräknades av en norrman i Belem do Pará dra tre veckor och då kunde man inte komma mer än högst 800 km in i landet. Litet snabbare skulle det gå om man hyrde en bogserbåt för 300 kr. om dagen.

— Brasilien har sex anständiga flygbolag och tjugo som polisen gjorde en välgärning om de ju förr dess hellre slog ned på, sade en flygbolagsman i Rio de Janeiro. Antalet bolag visar i alla fall på hur mycket flyget betyder i dagens Sydamerika — en resa som förr tog 3—4 dygn gör man

EN LITEN NÄTT FLYGTRIPP

gjorde i början av året redaktör GUNNAR FRÖSELL, som på 52 dagar avverkade en reportageresa på 38.550 km. Från Bromma flög han med SAS till Buenos Aires via Rio de Janeiro, korsade sedan Sydamerika och återvände via Mellanamerika och New York till Bromma. Han hade då varit i luften sammanlagt 120 timmar och 30 minuter. Redaktör Frösell ger här en fräsch bild av vad flyget verkligen betyder för Sydamerika och fortsätter i nästa nummer med en intressant skildring av flygets ställning i Mellanamerika.

numera helt brasilianskt och med brasiliansk personal. Hur många linjer och turer bara dessa två flyger är inte gott att veta, men att det inte är få finner man inte minst då man en tidig morgon kommer till Rios centrala flygplats, Santos

nu på ett par timmar, och någon brist på passagerare är det inte.

De två största bolagen är det rent inhemska Cruzeiro du Sul — Södra korset — och Panair do Brasil, det senare ett dotterbolag till Panamerican Airlines men

Dumont. Den är byggd på en utfyllning i själva hamnen och mitt för långbanans ena ände står, ehuru på ett par km avstånd, Sockertoppen, det berömda utsiktsberget, som ett varnande pekfinger. Start måste ske med vänstersväng strax efter lättning-

En del av Panair do Brasils hangarbyggnad på Santos Dumont-flygfältet i Rio.



en för att man inte skall ta några kollisionrisker. Scandinavian Airlines landar på den militära flygplatsen Galeão, en timmes bilfärd från Rio eftersom Santos Dumont inte har tillräckligt långa banor för att ta emot lastade fyrmotoriga plan.

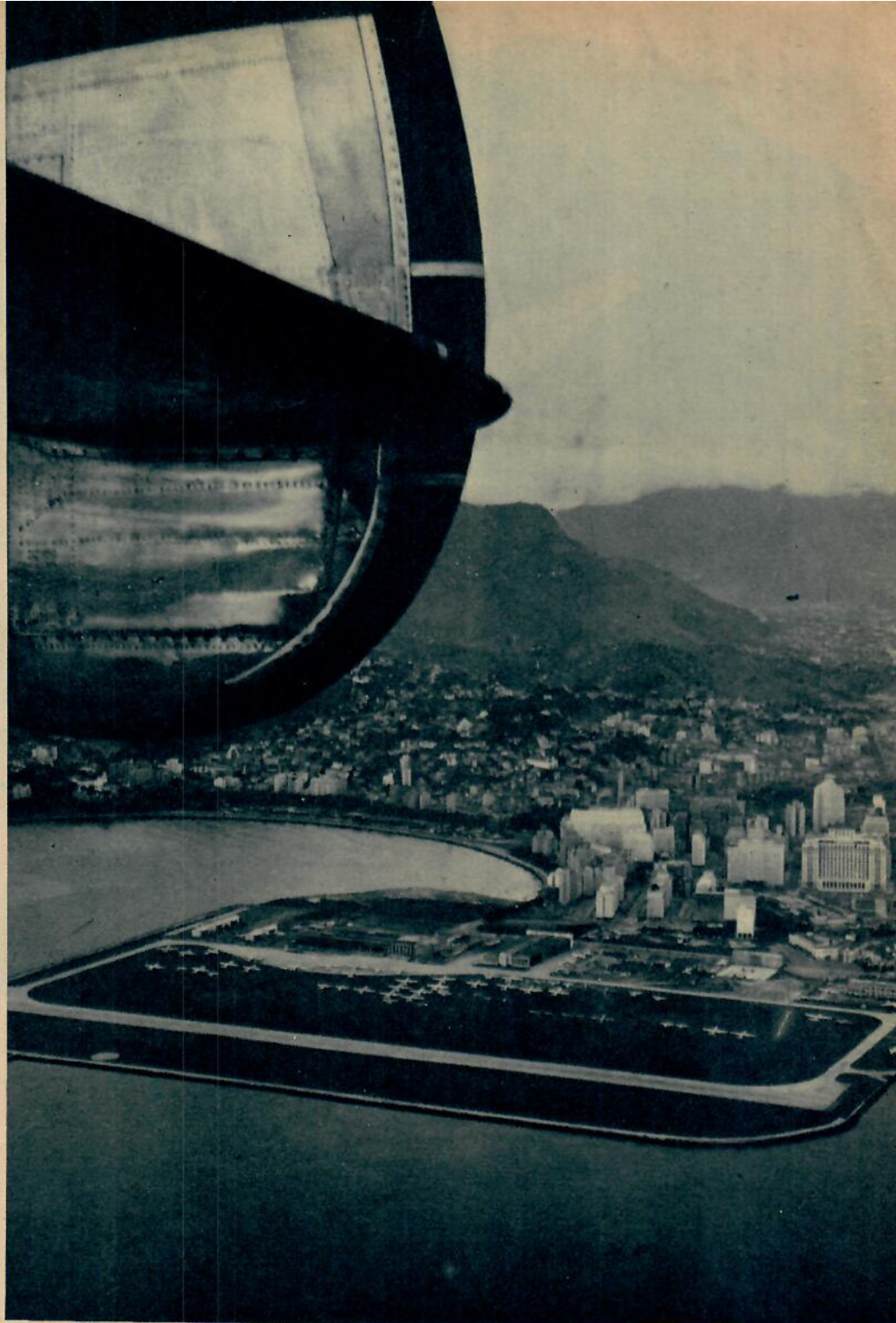
På Santos Dumont har Panair do Brasil sin huvudstation och där börjar starterna redan vid 5-tiden på morgonen, långt innan solen gått upp. Sträckorna är mycket långa och det gäller att komma i väg i tid. Och planen startar så tätt som möjligt är, så tidigt ungefär ett var femte minut — det övervägande flertalet DC 3:or. Själv bodde jag inte utanför stan men i alla fall 14 km från flygplatsen och fick stiga upp redan kl. 3 på morgonen för att hinna i tid till Belem-planet. Om priserna kan man göra sig en föreställning av att chauffören tog 20 kr. för den trippen. Han kallade det för nattaxa...

Men det var om de brasilianska flygbolagen och deras besvärigheter: Tyskarna började bygga ut flygplatserna i Brasilien, men det verkliga uppsvinget kom inte förrän under kriget, då ett par av färjeflyglinjerna från USA gick söderut och över Sydatlanten. Ökenarméerna i Afrika försörjdes praktiskt taget helt med flyg som följde samma route. På så vis fick landet en hel rad förnämliga flygplatser byggda alldeles gratis och har efterhand fått överta dem för eget bruk. Det är jätteanläggningar med permanentlagda banor på 2—3 km eller ännu längre, som Brasilien praktiskt taget fått till skänks och som är en av förutsättningarna för trafikflygets starka utveckling.

Panair flög till en början med praktiskt taget helt amerikansk personal, men har numera gått över till brasiliansk, duktiga flygare och goda mekaniker. Men nog har det varit ett problem, som bolagets reklamchef, *Paolo Einhorn*, sade. Att skapa en bra mekaniker är inte enkelt i Europa och är ännu svårare i ett land som Brasilien, där skolväsendet ännu ligger i sin linda och där den tekniska undervisningen knappt kan sägas existera.

— Vi fick börja från botten, berättar han, och så valde vi ut pojkar på 15—16 år från alla håll i landet. Parallellt med yrkesundervisningen måste de skolas även i vanliga skolämnen, och det blev ett ganska dyrbart företag. Först får de en provtid på sex månader, då vi försöker komma underfund med deras lämplighet. Duger de inte är det bara att skicka iväg dem och betrakta pengarna som förlorade.

— Men de som blir kvar är verkligen användbart folk, som har lätt för att lära. Till en början hade vi utländska lärare,



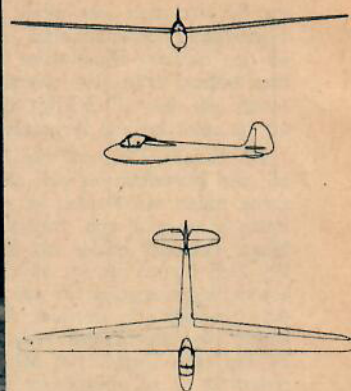
Ovan: Rios stora och vackra lufthamn sedd från en Constellation. — Nedan: Ett av instrumentprovrummen på Rios flygfält.



men nu har vi kommit så långt att vi klarar oss med inhemsk lärarpersonal, vilket visar att vi är inne på rätt väg. Utbildningen tar 3—4 år innan de kan sättas in i självständigt arbete, men då är de också goda mekaniker som vilket som helst flygbolag kan vara stolt över. De är också väl betalda när de är färdigutbildade, men det är nödvändigt att ge dem goda förmåner eftersom de med en sådan skolning är mycket eftersökta både av andra flygbolag och av reparationsverkstäder, som naturligtvis inte har något emot att gratis dra nytta av den skolning de fått hos oss. De får förbinda sig att stanna hos Panair visst antal år, men när tiden går ut är det ytterst få som vill byta. De tycker att de har det bra som det är.

Det är inte underligt för resten att mekaniker är eftersökta. Det råder en fantastisk brist på verkstadskunnigt och motorutbildat

(Forts. på sid. 22.)



Trots att schweizarna arbetar under sämre ekonomiska betingelser än vi i Sverige när det gäller segelflyg är deras intresse och framåtanda beträffande segelflygforskning och nykonstruktioner enastående. Det är nästan så att man går och skäms å de svenska segelplanskonstruktörernas vägnar. Det sista beviset på den schweiziska skaparglädjen är WLM.

Ovan t. v.: WLM fotograferad på flygplatsen i Samaden. — T. h.: Närbild av nosen. Observera den eleganta huven med de utmärkta slätförhållandena.



SCHWEIZISK NYHET:

SEGELFLYGPLAN *för* AKROBATER

WLM har på eget initiativ konstruerats av ingenjörbyrån Weber-Landolf-Münch i Luzern. Schweiziska flygvapnet har visat ett stort intresse för planet, vilket kanske kommer att införlivas i flygplanparken för avancerad flygtränning. Detta är så mycket märkligare då det schweiziska flygvapnet för övrigt inte bedriver segelflygning i någon som helst omfattning. Detta talar tydligt nog för WLM:s roderharmoni.

Innan konstruktionsarbetet sattes i gång gjordes en rundfråga bland de främsta

schweiziska segelflygarna om deras speciella önskemål. Med deras rapporter för ögonen gjordes konstruktionen. WLM blev ett allround-plan, som varje klubb nu går och önskar sig. Tillåten för all avancerad flygning, goda egenskaper i blindflygning, gynnsam hastighetspolar för sträckflygningar, vändighet, tillåten för stora släphastigheter samt rymlig kabin med utmärkt sikt.

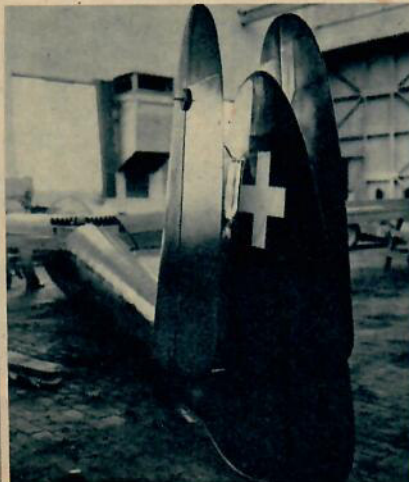
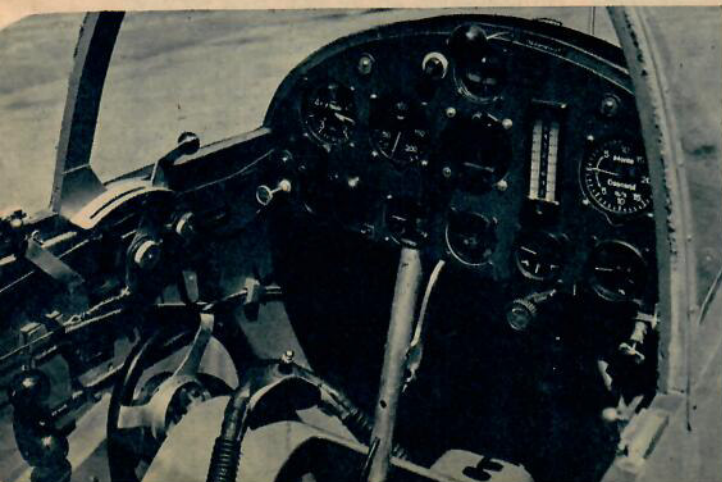
Kroppen är byggd som uppstyvat fanérskäl med dukklädsel. Kabinen är 64 cm

bred och 110 cm hög. Huven är av plexiglas och tillåter även god sikt bakåt. Ryggstödet, som är pressat i form av en balja ur aluminiumplåt, är fällbart framåt och möjliggör inspektion inne i kroppen samt utbyte av syrgastuber.

Fena och stabilisator är helt klädda med fanér. Motsvarande roder är dukklädda. Trimroder finns givetvis. För transport fälls stabilisator och höjdroder upp till fenans sidor.

(Forts. på sid. 27.)

T. v.: Inredningen av kabinen är som synes mycket fullständig. Ratten är för välvningsklaffarnas betjäning, greppet på spakens framsida är för urkoppling. Vanligt urkopplingshandtag finns också och man kan koppla in detta eller greppet på spaken. — I mitten: Den uppfällda stabilisatorn, anordningen är till för att spara planet vid transport. Genom att dra ut en bult på vardera sidan möjliggöres uppfällningen. — T. h.: Fru ULLA-BRITT CEWERS hjälper maken Jörgen ut med planet under internationella segelflygveckan i Samaden i augusti.



FLYGTÄVVLING MED KALLBAD

Från vår utsände medarbetare Sven Salenius

Vi står och huttrar på kanslibyggnadens tak på F 13. Ett ihållande duggregn piskar i ansiktet och en kall nordvästlig vind biter genom märm och ben. Luftrummet under det grå och trasiga molntäcket dallrar av motorbullret från ett 20-tal jaktplan av olika typer som i mer eller mindre samlade formationer kretsar omkring flygfältet. En J 21 håller just på att starta, men dess hjul hinna knappast lämna förrän en annan 21:a redan kommer rusande från andra ändan av banan, lyfter, drar in landstället och försvinner sedan snabbt i den disiga horisonten. I det allmänna oväsendet från ettriga J 22:or, tvestjärtade J 21:or och blänkande Mustangar skär då och då ett ilsket tjut från en Vampyr eller en skarp maskingevärssalva genom luften. Flygvapnets hittills största flygfälttävlan är i full gång. I tävlingen som omfattar inte mindre än nio olika moment är fem jaktflyttilljer från Mellansverige representerade, nämligen F 8, F 13, F 15, F 16 och F 18. Varje flyttillj deltar med fyra plan plus ett reservplan och en teknisk personal bestående av sammanlagt 13 man.

Den stora uppgörelsen började egentligen redan fredagen den 19 då ett av tävlingsmomenten, instrumentflygning i linktrainern, klarades av. Varje förare fick göra en 360 graders sväng åt vardera hållet och resultatet räknades sammanlagt för hela lag, några individuella placeringar noterades överhuvudtaget inte under denna tävling. Vampyrpiloterna från Brävalla meriterade sig som suveräna instrumentflygare och vann med endast fyra felpoäng en klar seger över sina konkurrenter. Närmast kom F 18 med 11 prickar medan F 15 och F 16 hade vardera 13 prickar.

Tidigt på lördagsmorgonen började sedan den verkliga flygande fälttävlingen, den första i sitt slag i landet. Redan en timme före starten hade tävlingarnas överledare, chefen för 3:e flygskadern general A. Ljungdahl, hållit en allmän ordergivning varefter lagen intog högsta beredskap. Den återstående tiden ägnades åt en sista översyn av planen medan förarna samlades kring sina respektive gruppchefer för att diskutera den lämpligaste taktiken.

Fem minuter kvar till första starten. Det är F 13 som skall i väg först. Fyra reaktionsmotorer sätts i gång samtidigt — här gäller det att inte förlora en sekund. När två minuter är kvar får gruppchefen en order där det anges att ett fientligt flygplan passerat vissa punkter på angiven höjd

och angivna tider. Det förutses att flygplanet fortsätter med samma kurs, höjd och hastighet. Uppsök fienden — anfall! Kartor, räknestickor och gradskivor åker fram på ett ögonblick. Allra först skall det göras en träffpunktsberäkning.

— Där ska vi ta honom! säger gruppchefen, kapten Ljung, även kallad »Ljungsky», och pekar på en punkt på kartan. Förarna kastar sig i sina plan, ett tecken med handen, bromsklossarna kastas åt sidan och Vampyrerna rullar ut på startbanan. Fullgas och så lyfter de med tjutande motorer en efter en från Brävallafältet för att gå ut på det första uppdraget, målspaningen. Banan går runt södra Östergyllen där en gammal B 5:a stryker omkring och markerar fientligt flygplan.

Så småningom är samtliga lag i luften — sist startade J 21:orna från Söderhamnsflyttilljen — och nu bjuder parkettplatsen på kanslibyggnadens tak på ett fascinerande skådespel. De först startande grupperna har redan hunnit avverka det första momentet och befinner sig som bäst på en låg navigering och vägspaning, men ännu är det två lag som väntas in från målspaningen. Snart syns också mycket riktigt fyra små prickar i horisonten, de blir allt större och större, man kan redan känna igen J 22:ans bekanta silhuett och efter en stund dånar F 18:s lag i perfekt formation över trafikledartornet.

— Nu! ropar tävlingsledaren, kapten Wagner, och tar tiden när det sista planet i gruppen passerar mållinjen.

Under tiden har Vampyrerna hunnit fram till sista momentet i flygtävlingen, luftskjutningen mot markmål. Gruppen närmar sig fältet söderifrån, sprider sig och så kommer det första planet dykande mot målet, en tavla på 2X6 meter. Dykvinkeln blir allt brantare, hastigheten ökar, det ser nästan ut som om planet skulle gå rakt i backen, nu försvinner det bakom skogskanten och samtidigt hörs en kort, skarp maskingevärssalva. De kringyrande rikoschetterna bildar ett grant fyrverkeri och Vampyrerna som under några tiondels sekunder gömt sig bakom skogskanten skjuter plötsligt som en projektil mot skyn efter en häftig upptagning på endast 30 meters höjd. Och sedan hinna man knappast blinka förrän nästa plan redan ligger i en likadan stigning efter att i sin tur ha pepprat på målet, en elegant wing-over

(Forts. på sid. 21.)



I flygfälttävlingen på F 13 ingick även skjutning från luften mot markmål. Här får »sprutorna» på en av Brävallaflottilljens Vampyrer en sista noggrann översyn före starten.



I luftskjutningen segrade F 15 och därmed visade också J 21:an sina förnämliga egenskaper som attackplan. Övan kliver fänrik TORE PERSSON ner från den högbenade 21:an efter det framgångsrikt genomförda flygmomentet.



Övan: I det teoretiska provet testades förarna på sina kunskaper i flygsäkerhetsbestämningar och flygplanidentifiering. Av aspirant INGVAR OHLSSON och kapten ARNE LJUNGS sammanbitna minner att döma beredde frågorna en hel del bekymmer. — Nedan: F 13:s lag blev jumbo i luftskjutningen men tog igen skadan på marken med ett överlägset segra i pistolskjutningen. Här ses vampyrpiloterna i full aktion i terrängen.



T. v.: Tävlingen avslutades med ett flagerat fallskärmsbrott i vatten varefter de tävlande fick ta sig i land med hjälp av flytväst och gumlibåt.



Ovan: En vacker landning — samtliga fallskärmar vecklade ut sig...



T. v.: En elev vid fallskärmsskolan i Mitry-Mory. — T. h.: En grupp »fallskärms-scouter» från den franska skolan var de enda som hoppade vid en uppvisning i Prag, då det rådde en vind på 45 km/t. Deras tjeckiska och polska vänner vägrade.

HOPPA HÖGT OCH HOPPA RÄTT

En vacker augustimorgon står hundra unga fransmän och betraktar himlen. De är arbetare, scouter, kontorister, studenter. Vid deras fötter vilar en fallskärm. Om några minuter skall de för första gången hoppa ut i rymden från 500 meters höjd. Dessa ungdomar deltar nämligen i en kurs för frivilliga fallskärmsbärande och skall nu för första gången, efter fyra månaders teoretisk undervisning, genomgå praktiska prov. Sådana kurser organiseras vid ett 30-tal flygfält som franska flygministeriet förfogar över i Frankrike och i Nordafrika. I MITRY-MORY deltar ett hundratal ynglingar regelbundet. I oktober erhåller de sitt certifikat och blir då fulljädrade fallskärmsbärande.

Träningen för nybörjarna består främst av gymnastik, då stor mjukhet, vighet och goda reflexer erfordras. Det första hoppet är individuellt, det andra också. Vid tredje hoppet utlöses reservfallskärmen. Fjärde gången hoppar eleverna i halvgrupp och femte hoppet företas av 16 å 18 elever samtidigt, beroende på flygplanstypen. Vid sjätte provet minskas nylonytan så att störtningen blir snabbare. Vid sjunde hoppet erhålles certifikat.

Eleverna går — i grupper om 16 — ombord på de plan från vilka de skall hoppa.



VILSE med

FLYG har bett mig om ett bidrag till serien »Den flygningen glömmar jag aldrig». Det är möjligt att läsaren väntar sig, att jag nu kommer att berätta om någon dramatisk händelse, som jag upplevt i ett reaktionsflygplan av typen Vampyr, som jag huvudsakligen sysslat med det senaste året. Så blir det emellertid inte. Den här episoden inträffade för ett tiotal år sedan vid ett tillfälle, när jag flög helt utanför flygvapnets ram.

1937 fick jag ett erbjudande från en tidningskoncern i Stockholm att flyga till London och avhämta bilder från engelska kungaparets kröning, som skulle äga rum i maj. Det enda flygplan som kunde ställas till mitt förfogande var en norsk maskin tillhörig Widerøe: en Waco för fyra personer försedd med blindflygningsutrustning. Kröningshögtidigheterna ägde rum på en söndag och avsikten var att bilderna skulle flygas till Bromma natten till måndagen för att vara i Stockholm i tid till pressläggningen.

Jag lyckades få tjänstledighet från min befattning vid Flygstaben fredag och lördag. Planet fick jag hämta på Bulltofta, dit det hade förts av en av Widerøes yngre piloter. Flygbolaget hade emellertid inte någon kvalificerad förare för den beramade nattflygningen tillbaka. Den norske piloten skulle dock medfölja under flygningen och likaså ställde bolaget en telegrafist till förfogande.

Flygningen Bulltofta—Croydon var händelselös. För hemflygningen på söndagskvällen hade jag organiserat följande. Genom tidningarnas förmedling skulle motorcykelstafetter från olika punkter i kröningsprocessionens väg föra de tagna bilderna till en framkallningscentral, varefter resultatet så snabbt som möjligt med motorcykel skulle transporteras ut till Croydon. Jag hade hoppats kunna starta senast 17.30 för att om möjligt nå Hamburg före mörkrets inbrott, där jag tänkte mellanlanda. Flygplanet hade ett bensinförråd för cirka sex timmar, men hastigheten var ganska liten och någon möjlighet att nå Stockholm direkt från London fanns inte. På söndagsmiddagen var jag ute på flygfältet i god tid beredd att starta när som helst. Väntetiden tillbragte jag i sällskap med den amerikanske flygaren Dick Merrill, som en vecka tidigare hade flugit över Atlanten, en flygning som väckt den allra största uppmärksamhet. Nu skulle han återvända och hade som extra uppdrag åtagit sig att ha med sig de ivrigt eftertraktade kröningsbilderna till New York. Han flög ett flygplan av typen Lockheed Electra, där hela passagerarkabinen var fullastad med bränsletankar. Han var ytterligt nervös och halvsprang hela tiden fram och tillbaka och hade svårt att föra en kontinuerlig konversation. Det är lätt förklarligt. Flygning-

I DIMMAN

kröningsbilder från London



En av Vampire-flygets förgrundsfigurer i Sverige, major Lage Thunberg, berättar här om »den flygning som han aldrig glömmar». Den ligger 10 år tillbaka i tiden och skedde mellan London och Stockholm. Han skulle hem till Sverige med kröningsbilder från den engelska huvudstaden, en stockholms tidning väntade otåligt på det dyrbara materialet, men dimman gjorde att flygaren inte riktigt visste var han befann sig...

ar i västlig riktning över Atlanten hörde vid denna tid inte till vardagligheterna. Hade han med sig bilderna till New York skulle han få ett extra pris på 10.000 dollar för besväret.

Klockan blev 17.30 och ingenting hände. Först omkring 18.30 kom bilderna. Då hade min amerikanske vän givit sig iväg för 10 minuter sedan, hans tålmod hade tydligen tagit slut. Senare läste jag i tidningarna att man försökt hinna fatt honom med flyg på hans mellanlandning på Irland, men misslyckats. Jag fick i alla fall mina bilder. Mitt utlovade honorar var dock inte på något sätt i samma storleksordning, men jag skulle ju å andra sidan inte flyga dem över Atlanten. Strax före klockan 19 startade jag. Väderleksutsikterna var inte särskilt gynnsamma. Ett lågtryck med regnområde och dimma hotade på Nordsjön och drog efter hand in över Nordtyskland. Väderleksrapporterna från Skandinavien var mycket vaga. Molnhöjden hade efter hand gått ner till 300 meter och sänktes så småningom allt mera. I höjd med Amsterdam kom mörkningen. Den som har flugit sträckan Amsterdam—Hamburg vet vad det innebär att orientera sig på kartan över de marskländer och tusentals kanaler, som finns öster om Amsterdam och i Tysklands västra gränsområden. Det är svårt på dagen och omöjligt på natten. Min telegrafist gjorde ansträngningar att få pejlvärden från holländska och tyska flygplatser och lyckades vid ett par tillfällen komma i kontakt med Amsterdam, men han hade inte samma framgång när det gällde vårt första mål Fuhlsbüttel vid Hamburg. Det var bara att hoppas att den kompasskurs som jag lyckats fastställa före mörkningen skulle visa sig hållbar. Det gjorde den också tur- samt nog och på beräknad tid blinkade Hamburgs ljus upp mot oss ur mörkret. En missuppfattning av den norske radiotelegrafisten gjorde att jag fick landningsriktningen motsatt mot den, som jag skulle ha, med den påföljd att jag kom ner med flygplanet i visserligen svag men dock medvind på flygfältet, som var under reparation. Det var mörkt som en säck med mycket

sparsamma hinderljus och utan annan ytbelysning än ett svagt lysande i landningsriktningen.

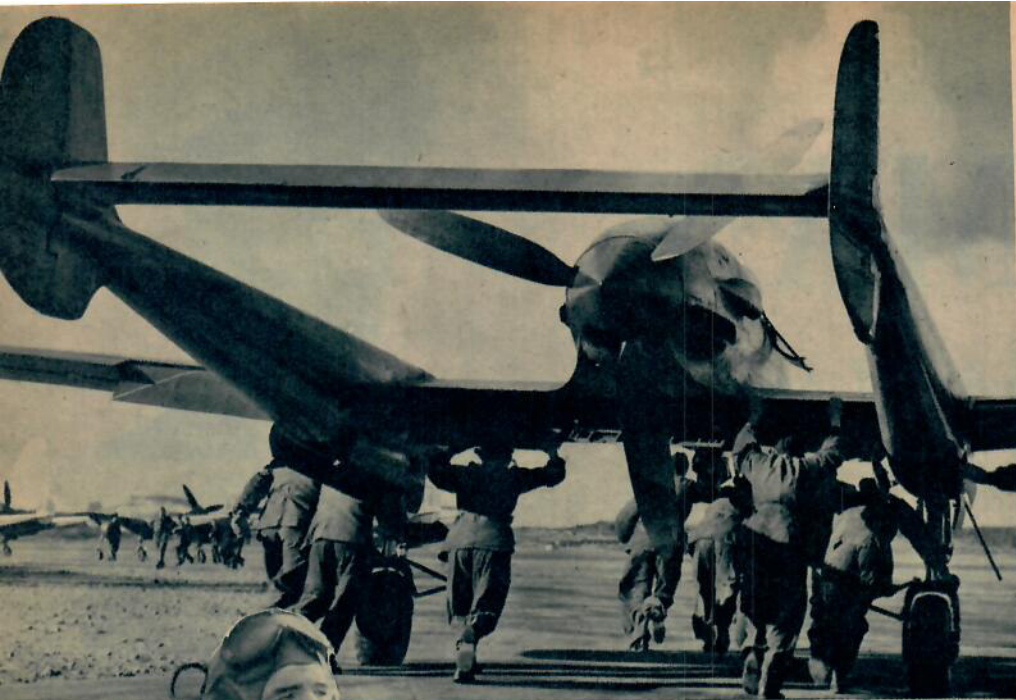
Medan planet tankades sökte jag få väderleksinformationer för den fortsatta flygningen. Det visade sig nu att möjligheterna att nå Stockholm kunde betraktas som ytterst minimala. Ännu ett svenskt flygplan var ute den natten: nattpostflygplanet från London till Stockholm. Det var dock snabbarare än mitt och hade mellanlandat i Hamburg någon timme före mig. För övrigt var alla flygförbindelser för natten avbrutna. Köpenhamn och Bulltofta samt hela Danmark, södra och mellersta Sverige och Östersjön låg insvepta i tjocka, vars utlöpare började göra sig märkbara även här. Den tyska väderlekstjänsten avrådde be-

stämt från fortsatt flygning och situationen såg sannerligen dystur ut. Under mina funderingar på vad som var att göra, började också den tyska trafikledningen och säkerhetstjänsten på flygplatsen att uppmärksamma min ringhet och framförde bestämda krav att den fortsatta flygningen skulle inhiberas. Jag borde emellertid vara i Stockholm före klockan 3 på morgonen. Klockan var nu mellan 21 och 22 och — vad värre var — jag hade ej tjänstledigt på måndagen. Klockan 9 på morgonen måste jag vara på Ljunghed, där chefen för flygvapnet hade inspektion av aspirantskolan, och jag såsom tjänstgörande i flygstabens utbildningsavdelning hade att inställa mig. Då den tyska väderlekstjänsten inte direkt kunde förutsäga, hur vädret skulle gestalta sig i Mellansverige på efternatten och endast visste »att det för närvarande var mycket låga moln» beställde jag ett ilsamtal med tjänstgörande meteorologen på SMHA i Stockholm. Efter en kvart fick jag höra hans trygga röst i telefonen. Han förklarade att vädret i Stockholm och Mellansverige enligt hans uppfattning knappast kunde tänkas bli sämre under efternatten än

(Forts. på sid. 26.)



Överst t. h.: Major LAGE THUNBERG. — T. h.: »Höjdmätaren sjönk sakta och spänningen ökade ju längre under 1.000-metersstrecket vi kom utan att få kontakt med marken.



Det var full fart när markpersonalen rullade ut fartvidundren ur Sävbergets Inre. Denna procedur fick upprepas mellan varje landning i tävlingen, då maskinerna under ordergivningen skulle tankas och laddas inne i hangarerna.

ut maskinerna, när flygarna kom rusande. Chefen för 2:a divisionen, kapten G. Langén, drog den längsta stickan ur överste Bångs hand och fick starta först med den ingalunda lätta uppgiften att gå till Töreboda, som ligger där Göta Kanal skär västra stambanan och snabbast möjligt stiga till 6.000 meters höjd och flyga på denna höjd. Detta betyder att flygarna nästan hela tiden fick arbeta med påtagna syr-

"DE RÖDA DJÄVLARNA" KOM TILL KORTA

*På flygfälttävlan med
Göta Flygflottilj*

Vid månadsskiftet september—oktober hölls på Göta Flygflottilj den för detta förband traditionella flygfälttävlan, som utan vidare kan betecknas som en av de hårdaste tävlingarna i landet. Det var sjätte gången tävlingen gick och som alltid ledades den av Sävchefen själv, överste Magnus Bång, som i dagarna tre var i farten för att se vad hans gossar går för under detta verkliga examensprov för 2-åriga värnpliktiga flygförare.

Klockan 8 måndagen den 29 september brakade det löst. Vid denna tidpunkt satt de båda tävlande divisionerna, 1:a och 2:a, i sina respektive ordersalar, och väntade med spänning på den första uppgiften. Under tiden tankade och laddade markpersonalen de smäckra J 21:orna djupt inne i bergshangarerna, så att det bara var att dra ifrån de tunga skjutdörrarna och rulla

gasapparater. Från Töreboda skulle sedan kosan ställas mot F 6 vid Karlsborg, där mål skulle beskutas. Som ledning hade divisionschefen fått ett flygfoto från målet. Efter skjutningen ställdes kursen om till Unnaryds kyrka några mil SV om Jönköping, där man skulle gå ned på 50 meters höjd och ligga där till 1 minut före passerandet av Jonsered, där höjden utsatts till 250 meter.

I denna uppgift ligger en hel del svårigheter. Själva flygningen på 6.000 meters höjd, där det vid tillfället ifråga rädde en temperatur av drygt 30 minusgrader, är en mycket påfrestande sak, då flygarna ju måste andas i syrgasapparat. Sedan kommer störtlykning från denna höjd till ungefär 30 meter — sträckan avverkas på mindre än en halv minut — och en precisionsserie

(Forts. på sid. 25.)

Ovan t. v.: En »Röd Djävul» i full fart mot sin maskin efter ordergivningen. — T. v.: Alla ställningar var tillåtna för de vid skjutmomentet ganska tröttkörda krigarna, som här bl. a. synes praktisera något som man med litet god vilja skulle kunna kalla för ryggsrott. — T. h.: Ute på Älvsborgsfjärdens höstkalla vatten guppade de »störtade» flygarna omkring och slet förtvivlat med tänderna i gummbåtarnas luftventiler.



Från marken ser Örnsköldsvik inte mycket ut för världen, en ganska vanlig småstadstyp med trånga, bak-kiga gator, och i kalendrar med be-folkningsuppgifter imponerar sanner-ligen inte den stan med sina 6.751 in-vånare. Men kommer man upp i luf-ten — och vem gör inte det i dessa rundflaxets renässanstider — får man en helt annan syn på saken, och en herre som ytterligare kan bekräfta att Örnsköldsvik inte är den småstad statistiken vill göra den till är kom-munalborgmästare Gösta Liljebäck, som förutom att han är huvudet högre än de flesta sitter som ordförande i Norra Ångermanlands flygklubb och således i dubbel bemärkelse kan se ned på dem som inte tror att flyget skall ge stan det verkliga uppsvinget.

— Det saknas inte intresse för flyg

välvärdade mustascher har litet svårt för att sammanföra en sådan titel med denne ungdomligt entusiastiske man. Och flyg och borgmästare — tiderna förändras...

— Jodå, fortsätter han, »nolaskog-sarna» (vilket inom parentes sagt är uttytt folket norr om skogen, som skär av Örnsköldsviksområdet från det övriga Ångermanland) är affärs-sinnade i allra högsta grad, och att affärsmän inte skall få flyga är ju bra underligt.

Nu är det heller inte bara dessa 6.751 örnsköldsviksbor det gäller. Inom en cirkel med bara ett par, tre mils radie runt om stan bor omkring 20.000 människor, förklarar hr Liljebäck med stolthet, och detta faktum, menar han, tycks man inte ha riktigt klart för sig söderut, när det bestäm-

BOLAG SKÄNKER MARK TILL FLYGFÄLT

**Borgmästaren i spetsen • 30 kr/tim
för Cessna i stan "norr om skogen"**



Ett sådant här behändigt fordon håller sig LARS-ERIK GUNNARSSON med — hopfällbar så att han kan locka in både cykeln och frun i planet.

här uppe, säger han. Och fattas bara annat förresten — vi som bor i Sveriges relativt sett största handelsstad. Det kanske ni inte visste?

Borgmästaren ler bakom de horn-bågade glasögonen. Borgmästare — ja, den som sedan barnsben varit van vid att i en borgmästare se en stillsam farbror med vitt hår och vita,

des att Örnsköldsviks flygplatsbygge skulle hänföras till den minst sagt obestämda grupp 2.

Så mycket mer snopet var att få ett sådant besked som ett privat bo-lag, Mo & Domsjö A-B, lovat skän-ka största delen av marken till det planerade flygfältet vid Gideå, 2,2 mil från Örnsköldsvik.

— Bättre plats för ett flygfält kan knappast tänkas, försäkrar borgmästare Liljebäck, ja, jag tror till och med att det hade räckt till Atlantflyg-fält, men det är kanske att ha litet för stora pretentioner...

Nu är det alltså inte särskilt »opp-åt» bland dem som sysslat med flyg-platsfrågan i norra Ångermanland — de hade naturligtvis hoppats att det industririka men kommunikationsfat-tiga Örnsköldsvik skulle komma åt-skilligt längre upp på flygfältslistan, men ger sig gör de absolut inte, dessa Norrlands smålänningar, och man kan på goda grunder anta att statsmak-terna får höra av dem igen vid för-sta lägliga tillfälle.

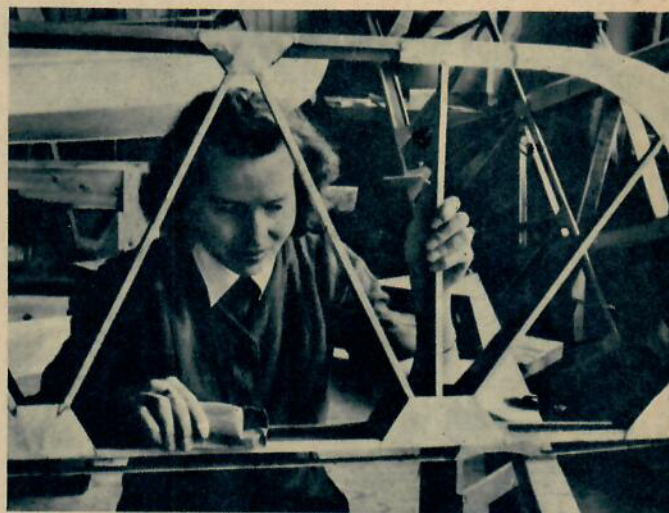
**Motorflyg på "tofflor" till
självkostnadspris**

Medan ordföranden huvudsakligen ägnar sig åt den vitala fältfrågan ar-betar klubbens motor- och segelflyg-sektioner för fullt, var och en på

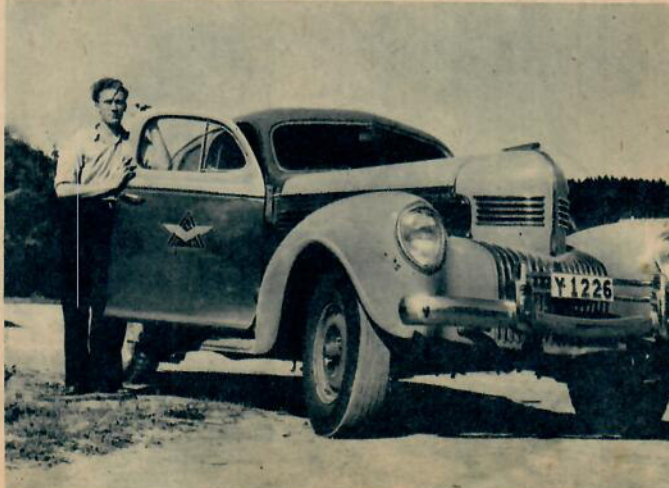
(Forts. på sid. 24.)



Kommunalborgmästare GÖSTA LILJEBÄCK framför sina ämbetslokaler.



Ovan: En av fläckorna i Norra Ångermanlands flygklubb — GUNBORG HAKANSSON — under arbete med en SG 38 i bygglokalen. — Nedan: Gruppchefen HOLGER BYLUND vid »Sveriges flottaste bogserbil».

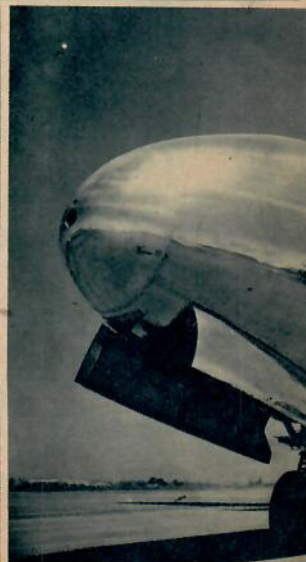


DANSKOLV I FLYGPLANET

FLYG:s specielle medarbetare, civilingenjör Bertil Björkman, har gjort ett besök hos Lockheed där han fått ta en titt på den nya luftjätten "Constitution"



Tre bilder av Lockheeds nya luftjätte »Constitution», det fyrmotoriga trafikplanet som praktiskt taget inte behöver längre startbana än de flesta tvåmotoriga plan.



— Vill du se ett verkligt stort flygplan? Så frågade min ciceron hos Lockheed och mitt jakande svar resulterade i en timplång visit i och kring Constitution, ett av världens största flygplan.

Hangaren ser ut som en luftskeppshall, hög som ett sexvåningshus och halvvannan hektar i golvyta. Mellan de halvöppna dörrarna skymtar högt över golvet en väldig, blank aluminiumnos — den oinvidde är fullt ursäktad om han gissar att ett luftskepp förvaras här.

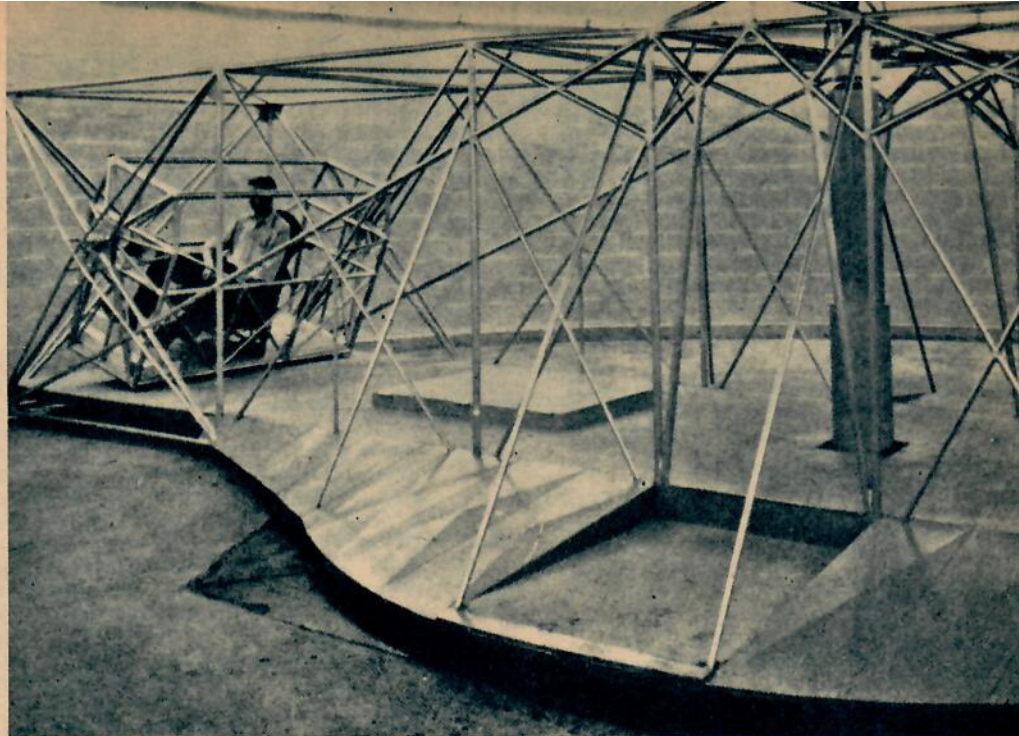
Californiens soldallrande, lätt disiga utomhusatmosfär gör hallinteriören skum för ögonen under de första minuterna, men det förhöjer blott verkan av det enorma skrovet över våra huvuden.

Huvudlandstället är originellt, annars förefaller flygplanet att helt enkelt vara ett förstorat trafikflygplan vilket som helst. Ciceronen berättar att de väldiga dimensionerna medfört en del nya problem vid monteringsarbetet, bland annat måste man använda lyftkran för många delar, som i vanliga fall kan lyftas med händerna.

En promenad genom planet — trappa upp och trappa ned inuti ett flygplan känns litet ovanligt — visar utrymmen som i en större skärgårdsbåt. Om detta plan någon gång skulle användas för lyxkryssningar, så går det utan vidare att ordna dansgolv ombord, rymligare än på de flesta restauranger. I det enorma förarrummet finner man nägot nästan rörande över de två pilotsitsarna med sin reglageplint, där de står och ser obetydliga ut vid frontrutor-nas böjda glasvägg.

Två plan har byggts och det exemplar vi besåg hade provflugits första gången på senhösten förra året. Ett av rummen på övre däck var försett med några passagerarstolar av militär transportplanstyp. Tre

(Forts. på sid. 23.)



Människocentrifugen vid Mayokliniken i Rochester. Alla mätapparater är borttagna.

MÄNNISKOCENTRIFUG

byggs i Stockholm

Amerikansk expert imponerad av Sveriges insatser på flygmedicinens område. — Tyskarna byggde världens bästa jaktplan men glömde piloterna som skulle flyga dem.

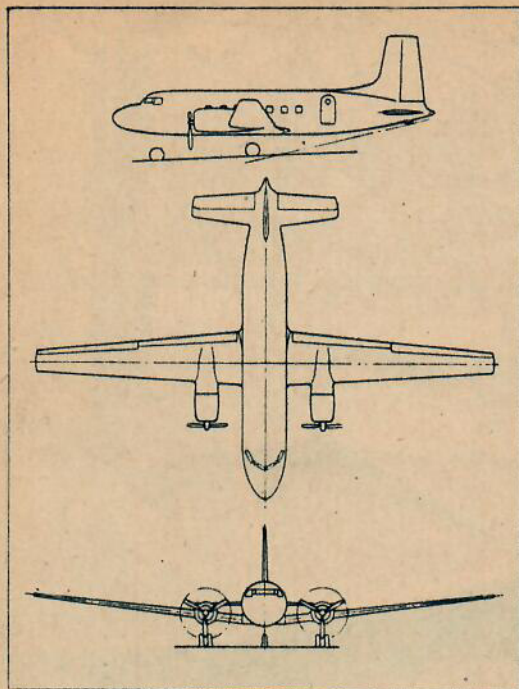
Ett av världens förnämsta namn inom den flygmedicinska forskningen, dr Charles Code från den berömda Mayokliniken i Rochester, Minnesota, har nyligen besökt Sverige på inbjudan av svenska staten, dvs. av den flygmedicinska nämnden, vars ordförande är professor Georg Kahlson och vice ordförande flygöverläkare E. Westerberg. Dr Codes besök här är närmast förestavat av de svenska planerna på att bygga en s. k. människocentrifug för accelerationsforskning i Stockholm. Dr Code är specialist på detta betydelsefulla område inom flygmedicinen och har under sin verksamhet under senaste kriget bl. a. varit med om att bygga en av de veterligen första människocentrifugerna i världen, nämligen den i Toronto, Kanada. Det stora intresse för accelerationsforskning som det amerikanska flygvapnet visade genom att bygga denna centrifug hade till resultat att inte mindre än ytterligare fyra dylika centrifuger byggdes i USA. Den första förlades till arméflygvapnets provningscentral på Wright Field, den andra vid marinflygbasen i Pensacola, den tredje vid Southern California University i Los Angeles och den fjärde vid Mayokliniken i Rochester. Ytterligare en ny och synnerligen förnämlig människocentrifug är just nu under byggnad i Philadelphia, för en kostnad av inte mindre än 4 miljoner svenska kronor. Kostnaden för den centrifug som planeras i Stockholm väntas begränsa sig till ca 400.000 kronor, alltså endast en tiondel av vad den amerikanska skulle kosta. Den låga kostnaden har möjliggjorts genom vissa nya svenska konstruktionsprinciper.

Det hjälpmedel som man först utvecklade i USA för att fördröja den s. k. blackout'en vid höga accelerationspåkänningar var den numera ganska välkända »anti-G-siuten» som amerikanerna kallar den. Den fungerar som bekant så att den vid hårda manövrer automatiskt trycker ihop artärerna på kroppens nedre partier och på så sätt hindrar blodtrycket vid skallbasen att bli för lågt för att bibehålla ett normalt blodtryck. Vid en acceleration av 5–6 g blir normalt en människa medvetslös. Redan vid 4–5 g minskas synskärpan avsevärt, men piloten kan ändå tack vare att han känner planet hålla kontrollen över det. Tack vare »anti-blackoutdräkten» ökas toleransen med drygt 2 g, vilket givetvis kan

(Forts. på sid. 27.)



Charles Code



En treplansskiss av Douglasfabrikens senaste — DC-9.

Douglasfabrikerna i Kalifornien har i dagarna offentliggjort ett projekt till ett nytt trafikflygplan, benämnt DC-9. Typen är tvåmotorig och avsedd för 28 passagerare. DC-9 har emellertid hunnit betydligt

DOUGLAS GER SIG INTE

Bygger svår konkurrent till Scandia

längre än till projektstadiet. General V. Bertrandias, Douglasverkens försäljningschef, omtalade nämligen vid ett Stockholmsbesök för inte så länge sedan, att man inom ca åtta månader tror sig kunna provflyga prototypen. Beslutet att sätta i gång med prototypbygget fattades först efter en synnerligen ingående marknadsundersökning, vilken gav vid handen att behov föreligger bland flygbolagen för en flygplantyp som i högre grad än Martin- och Convairbolagens nya tunga 202 respektive 240 kan sägas ersätta DC-3. Convair 240 och Martin 202 är visserligen snabba och moderna men har båda två en flygvikt som överstiger 17 ton.

Den relativt låga vingbelastningen som kännetecknar Douglas DC-9 håller landningsfarten inom rimliga gränser och ger ökad säkerhet om en av motorerna skulle stanna. DC-9:ans motorutrustning blir två 1.495 hk Wright Cyclone R-1820-C9HE på prototypen men det är sannolikt att serieversionen kommer att få samma motorer som den svenska Saab-90B Scandia — alltså 1 650 hk Pratt & Whitney R-2180. Standardversionen av DC-9 får i motsats till

Saab-90B ej övertryckskabin, men kropps-konstruktionen har utformats så att en dylik på köparens önskan kan installeras. Kabinen får i så fall ett trycksystem som bibehåller ett tryck korresponderande till 2 440 m upp till en höjd av 6 100 m. Landställets huvudhjul, tillsammans fyra, dras hydrauliskt upp i motorgondolerna; noshjulets infällning och styrning sker också hydrauliskt. Avisningen av vingar och stjärt sker med varmluft. Alla roder låses centralt från förarplatsen (även utmärkande för DC-6).

Följande data och prestandauppgifter är beräknade för DC-9 med P. & W R-2180-motorer: spännvidd 30,78 m, längd 21,54 m, höjd 8,0 m, vingyta 79 m², tomvikt 9 614 kg, nyttigt last 4 720 kg, flygvikt 14 334 kg, vingbelastning 181,5 kg/m², max marschfart 458 km/t med 70 % effektuttag på 6 400 m, ekonomisk marschfart 431 km/t med 67 % effektuttag på 3 750 m, landningsfart 121 km/t, stighastighet vid havsytan 506 m/min, tjänstetopphöjd 9 570 m, startbanelängd enligt CAA 1 160 m, landningsbanelängd enligt CAA 1 215 m, teoretisk marschflygsträcka 2 000 km på 3 050 m höjd med fulla huvudtankar (2 990 l).

VAR KAN VI LANDA?

Vilka landningsmöjligheter har sportflygaren i Sverige just nu? Ingenjör GUNNAR ROTSMAN visar i en intressant inventering i Saabs »Vingpennor» att det finns fler landningsfält än man tror. Vidare redogör han för de flygfält som planeras de närmaste åren. Här ger vi ett sammandrag av artikeln.

Det tycks vara en ganska allmän uppfattning att vi i Sverige skulle ha det mycket dåligt ställt med flygfält. — Men hur är det med den saken?

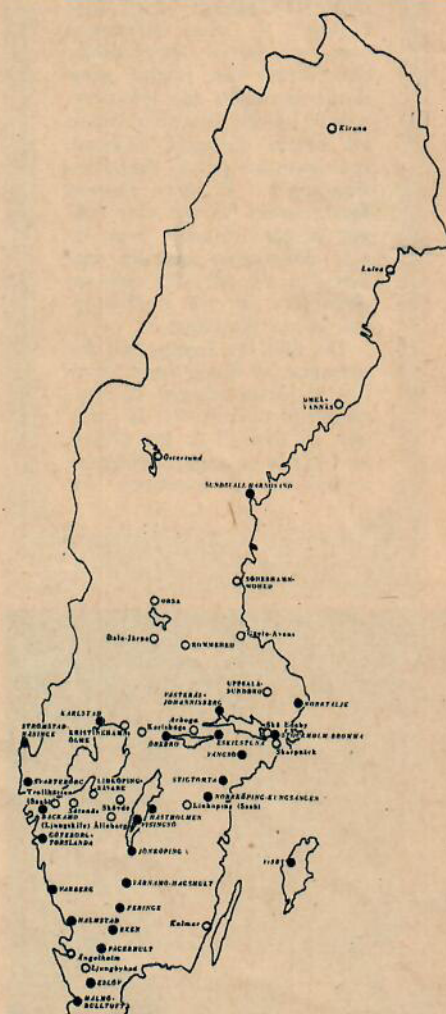
Ja, de flygfält som kommer i fråga för privatflygaren kan uppdelas på fyra olika grupper, vilka finns angivna på kartan härintill. Den främsta och största gruppen omfattar de 26 flygfält, som förvaltas av Kungl. Luftfartsstyrelsen. Till andra gruppen hör de sju militära fält, som 1944 års flygplatsutredning föreslagit skola överföras till civilt bruk. För dessa fält, liksom för alla militära flygplatser, gäller dock att civila flygplan endast får landa efter sär-

skilt tillstånd. Rent privata eller kommunala fält och även s. k. landningsstråk, sammanlagt nio, har medtagits i tredje gruppen, och i fjärde och sista gruppen har åtta av Flygvapnets flottilj- och övningsfält upptagits. Det ovannämnda landningstillståndet för civila flygplan fordras emellertid även här, och därför har endast sådana militära flygplatser medtagits, som genom sitt geografiska läge har någon betydelse för privatflygaren.

Av detta framgår att det för närvarande finns inte mindre än 50 platser, dit privatflygaren kan flyga.

(Forts. på sid. 22.)

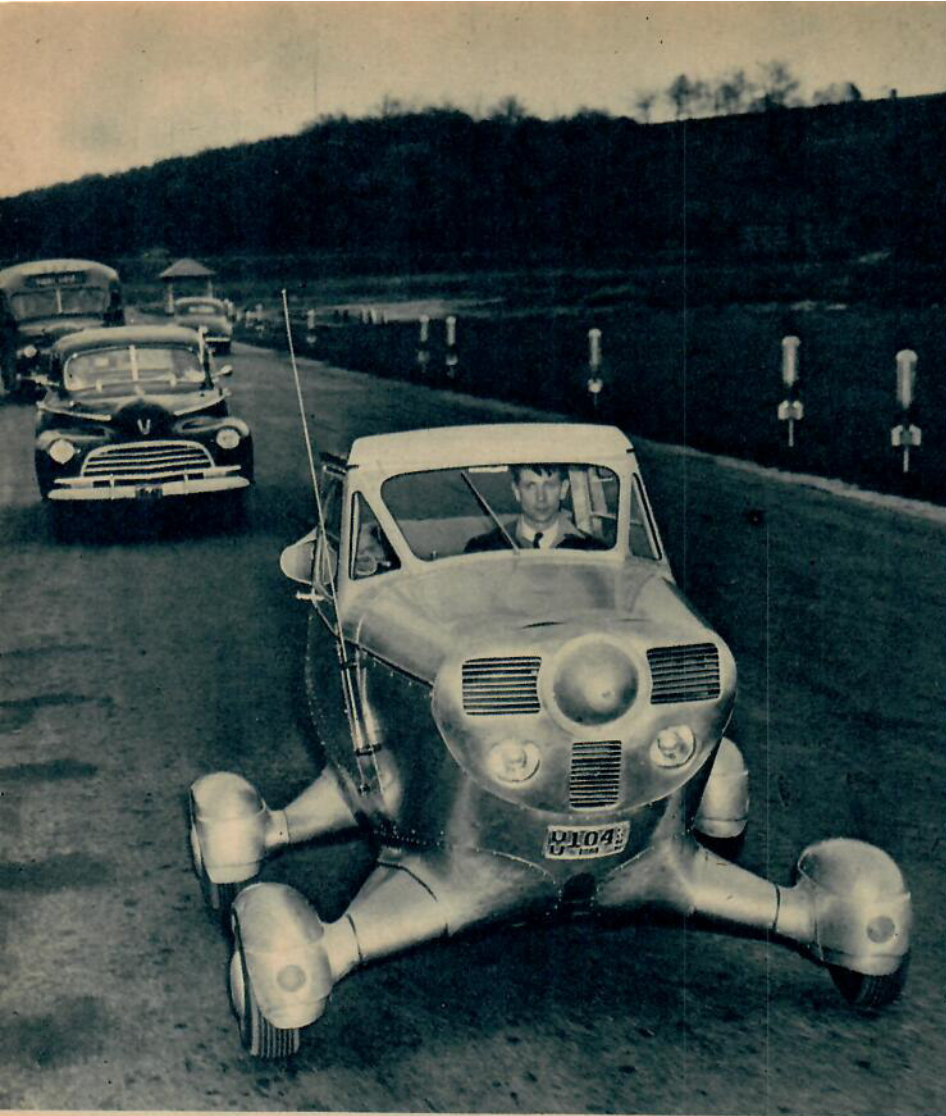
Av Kungl. Luftfartsstyrelsen förvaltade fält (helfyllda cirklar): Backamo (s. Ljungskille), Eskilstuna, Eslöv, Exen (Hamneda), Fagerhult (Markaryd), FERINGE (n. Ljungby), Göteborg-Torslanda, Halmstad, Hästholmen, Jönköping, Karlstad, Malmö-Bulltofta, Norrköping-Kungsängen, Norrtälje, Stigtomta, Stockholm-Bromma, Strömstad-Näsinge, Sundsvall/Härnösand, Svarteberg (ö. Fjällbacka), Varberg, Visby, Visingsö, Väingsö, Värnamo-Hagshult, Västerås-Johannisberg, Örebro. — Nu militära fält som föreslås till civilt bruk: Borlänge-Falun-Rommeled (8 km B, 20 km F), Kristinehamn-Ölme (14 km). Lidingö-Sävere (6 km), Orsa, Söderhamn-Mohed (8 km), Umeå-Vännäs (30 km), Uppsala-Sundbro (8 km). — Privata eller kommunala flygfält: Dala-Järna, Gävle-Avans, Karlskoga, Linköping-Tannefors (Saab), Skövde, Stockholm-Skarpnäck (endast i undantagsfall), Stockholm-Skå Edeby, Trollhättan (Saab), Alleberg (s. Falköping) (KSAK). — Flygvapensfält lämpade för privatflygarna: Arboga (CVA), Kalmar (F 12), Kiruna (CFV), Ljungbyhed (F 5), Luleå-Kallax (F 21), Sätenäs (F 7), Ängelholm (F 10), Östersund (F 4).



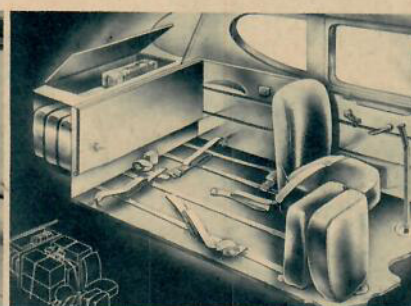


BERÖMDA FLYGPLAN:

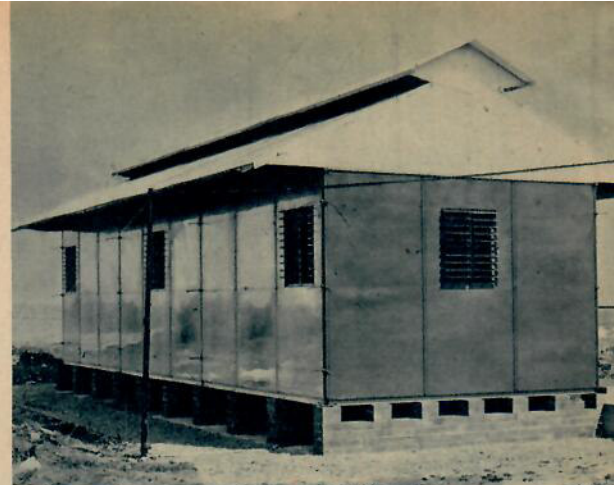
De Havilland Vampire



Ovan: Den amerikanska flygande bilen »Airphibian» ses här i »bilversionen», alltså sedan vingar, stjärtparti och propeller monterats bort. — Nedan t. v.: USA:s nyaste reaktionsjaktplan, Curtis XP-87. Planet som har fyra reaktionsmotorer skall kunna användas i alla väder och har för den skull de modernaste radar- och blindlandningsanläggningar ombord. — Nedan t. h.: »Rancher» heter en ny modell av det även i Sverige välkända taxifygplanet Fairchild F24. Här visas en skiss av inredningen i det tvåsitsiga planet.



Nedan t. v.: Den största »luftstriden» efter kriget har nyligen utkämpats i Netheravon i England där bl. a. 2.000 »Red Devils» hoppade med fallskärm. Bland åskådarna märktes general MONTGOMERY, flygmarskalken TEDDER och Mr NOEL BAKER. — I mitten: En amerikansk Skymaster flög nyligen över Atlanten utan förare men med en »mekanisk hjärna». Bilden visar den sinnrika »hjärnan» som skötte om styrningen. — T. h.: Gatlyktor måste tas bort, träd sågas ner och en speciell bro byggas för att Englands första reaktionsdrivna flygande vinge skulle kunna transporteras från Baginton Aerodrome i Coventry till Boscombe Down i Hampshire där provflygningarna skall äga rum.



Ovan och nedan: Bristolfabriken har börjat tillverka s. k. tropikhus för flygfält i heta trakter. Husen är gjorda helt i aluminium och försedda med ett finurligt ventilationssystem i taket.



MER
NYTT

FLYGTÄVLING MED...

Forts. fr. sid. 11.

och så är det klart för landning. Vampyrernas blixtnabba anfall och deras lika snabba försvinnande från valplatsen förde tanken osökt till ett krossande knockout-slag.

I samma veva som Bråvallapiloterna höll på med målskjutningen kom Mustangerna från Uppsalaflottillen dånande över fältet och började med lågnavigering och vägsplaning. Under första delen av flygrouten fick flyghöjden inte överstiga 100 meter och under den sista sträckan skulle man följa en viss landsväg från Borensberg förbi Roxen och upp mot Norrköping. På båda sidorna om vägen hade man lagt ut vita dukar vilka det gällde att upptäcka och sedan skulle man pricka in deras exakta lägen på kartan.

Omedelbart efter den flygande delen av tävlingen blev det ett teoretiskt prov där de tävlande testades på sina kunskaper i flygsäkerhetsbestämmelser och flygplanidentifiering.

Vid lunchdags börjar ställningen i resultatlistorna bli klar. Det visar sig att Mustangerna från F16 fortast hittat rätt på B5:an i målsplaningsmomentet — de behövde endast 8.30 min. för uppdraget — och sedan kom J22:orna från Tullinge-flottillen med 10 minuter. Sist kom F8 som inte alls lyckades få någon kontakt med det följande flygplanet. I lågnavigerings- och vägsplaningsmomentet var F18 åter framme och segrade klart med endast 5 prickar följt av F15 och F16. I luftskjutningen blev resultatet överlag dåliga. F15 som nu hade börjat rycka upp sig riktigt ordentligt placerade sammanlagt 42 skott i tavlans vilket räckte till seger med en knapp marginal före F16 som hade 40 träffar.

Efter de grenar som utkämpats under förmiddagen och dagen innan hade F15 och F16 exakt samma poängsiffra och efter dem kom F18. Sedan blev det ett rätt långt hopp till nästa, F13 och F8.

Det är upprörande att två så unga flottilljer ska få sticka upp på det viset, var det någon som morrade vid lunchbordet och menade då närmast Söderhamns- och Tullinge-flottilljerna, men tävlingen var inte slut än.

På eftermiddagen började fälttävlingens kanske mest ansträngande del, orienteringslöpningen som avslutades med pistolskjutning och ett fingerat fallskärmsköpp i vatten. Banan var lagd i Kolmårdsterrängen och mätte omkring 7 km.

Med en pistol hängande i livremmen och med en nödprovantväska med 5 kg sand dinglande på ryggen försvann lagen med 15 minuters mellanrum i den våta Kolmårdsskogen. Även här gällde det ren lagtävling där grupperna hela tiden måste hålla ihop. Man hade räknat med att det skulle ta något över en timme att avverka de sju kilometerna men ännu efter två timmar från det första laget startade hade ingen kommit i mål. Minuterna rann och man började redan misstänka att allt inte stod rätt till. Men just då blev det äntligen livligt nedanför den lilla skogsbacken där slutkontrollen låg. Fyra man kom springande och hoppande över tuvor och stubbar och efter några ögonblick ångade till allmän överraskning F13:s lag med fanjunkare Erik Johansson i spetsen i mål. Bråvallagossarna startade bland de sista men hade sprungit förbi samtliga sina konkurrenter och vann på den utomordentliga tiden 1.13.37. Denna seger hade F13 närmast fanjunkare Johansson att tacka för — det var han som skötte om orienteringen och de andra hade sedan bara att springa efter allt vad de orkade.

Nästan omedelbart efter den ansträngande löpningen blev det pistolskjutning och även här skötte sig F13 fint.

Och så var man framme vid sista tävlingsmomentet, «fallskärmsköpp i vatten».

På platserna, färdiga, gå! kommanderade «starterna», löjtnant Alderlin varp följde ett väldigt pladask när fyra man iklädda flytväst och gummibåt plumsade i de vid den här tiden på året föga inbjudande böljorna. Men de tävlande hade nog inte tid att närmare tänka på vattentemperaturen — för dem gällde det att fortast möjligt blåsa upp gummibåten och sedan paddla över den 200 meter breda viken. Redan den första «över-skeppningen» blev dramatiskt värre då fanjunkare Johansson som så framgångsrikt dragit F13:s lag till segern i orienteringslöpningen trasslade in sig i drivankarlinan och fick ena benet «låsta». Det hjälpte inte hur han än sparkade och vred sig och sist tog också orken slut.

Medan F13:s gossar ännu plaskade i vatt-

net hade F18:s lag traskat i mål och hunnit avverka pistolskjutningen — 45 poäng fick de i den — och stod klara att i sin tur kasta sig i plurret. De fick en rätt god start, alla utom sergeant »Skippy» Lindberg. Kolsyre-tuben på hans gummibåt lossnade och gasen som redan delvis fyllt båten började strömma ut genom hålet. »Skippy» fick emellertid tag på en trälugg med vilken han satte stopp för kolsyran vidare utströmning. Sedan drog han lungorna fulla med luft, ryckte ut träluggen och förde samtidigt munnen till läcken och började på det viset pumpa upp livbåten. Det gick fast det tog tid.

Så småningom var också F8 i vattnet och visade en verkligt suverän teknik i denna »sportgren». Man fäste sig speciellt vid löjtnant af Uhrs fenomenala racerstil — han paddlade över på endast 4 minuter — och löjtnant Lampell och fänrik Haage var inte mycket sämre. Lagets sammanlagda tid blev 22.18 min. — 24 sek. mindre än vad F13 hade.

F16 som under hela tävlingen utmärkt sig genom mycket jämna tätplasseringar — Uppsalagossarna blev trea respektive tvåa i orienteringen och pistolskjutningen — hade samma besvär med gummibåtarna som F18. Även för furir Bruno Svensson lossnade kolsyretuben från livbåten redan innan denna börjat fyllas. Men Svensson var inte sämre än att han tog det trasiga flytetyget under magen och simmade i mål. Kadett Spångberg hade också något besvär med sin livbåt och fick ligga i vattnet länge och väl och blåsa luft i »skutan».

Bland övriga åskådare som samlats på stranden för att följa detta åtminstone ur publiksynpunkt roliga moment i hela tävlingen märktes förutom tävlingsledningen med general Ljungdahl i spetsen även chefen för flygstaben, överste G. A. Westring, samt flottilljecheferna och överstarna L. Hägg-16f, F8, och Grels Næslund, F13.

Segrare i slutmomentet blev F8 men det räckte tyvärr inte till att rycka Barkarby-gossarna upp från den jumboplats där de legat sedan tävlingens början.

En så kul tävling som den här har vi ännu aldrig haft, var den allmänna meningen och den som kan vara mest glad åt den saken är general Ljungdahl som författat tävlingsreglerna.

Uppläggningsen av tävlingen hade knappast kunnat göras bättre, konstaterar också F13:s lagledare, kapten Arne Ljung. För vår del blev resultatet visserligen inte så värst över sig, delvis beroende på otur, delvis och kanske mest på ovanan vid den ännu relativt nya flygmaterielen. Vid målsplaningen t. ex. var B5:an ofin nog att gömma sig i ett moln när vi strök förbi i trakterna där vi visste den skulle finnas. Luftskjutningen gick heller inget vidare och den saken får nog det kytliga värdet bära skulden till.

Barograferna i tre av Vampyrerna var fullständigt sönderskakade och den enda barografen som »överlevde» flygningen hade ritat en kurva som bildade en enda virrig zick-zack-linje.

Wägsplaningen var bland det saltaste jag hittills varit med om, förklarade F18-sergeanten Harry Nilsson och pratade som vanligt lika mycket med händerna som med munnen. Av hans livfulla beskrivning av flygningen kunde man nästan få den uppfattningen att hela F18:s lag för det mesta legat i ryggtävlings, vilket inom parentes sagt kanske inte är alldeles otänkbart, åtminstone inte för »Balsa-Nisses» vidkommande. F18 deltog förresten med hela styrkan, fyra man, d. v. s. alla som var inflagna på J22:an, berättar »Balsa-Nisse» vidare.

Det hade nog inte skadat om terrängbanan varit lite längre, tycker fänrik Roland Hamrén, F18. Som det var nu blev orienteringen för chansartad. En svårare bana hade säkert givit mer rättvisa. Svåraste momentet under tävlingen? Ja, det var faktiskt att komma i livbåten. Förresten tycker jag att livbåtarna kunde utrustas med en vattentät förpackning med varma plagg i. Under en tävling som denna hade dessa givetvis inte behövts men om man skulle plumsa i havet under mera »verkliga» förhållanden och kanske få driva omkring i flera dygn innan man blir uppfiskad kan det vara bra att ha något varmt och torrt att ta på sig.

Och för vår del vill vi på det varmaste rekommendera en närmare granskning av hela livräddningsattiraljen. Som bl. a. livbåtarna i flera fall fungerade, eller rättare sagt inte fungerade, under flygfälttävlingen i Norrköping kan man inte gärna få några särskilt höga tankar om deras användbarhet. Det var tur att det bara var lek — den gången...

Resultat: 1) F16, 32,5 p, 2) F15, 36,0 p, 3) F18, 38,0 p, 4) F13, 46,0 p, 5) F8, 50,5 p.

Skaffa en BREVKAMRAT

Allt flera av våra läsare söker kontakt med FLYG:s brevkлубb och åtskilliga har redan kommit i gång med brevväxlingen. Nu presenterar vi en ny lista på utländska medlemmar som väntar på att få kontakter i Norden. Skriv era önskemål på kupongen på sid. 5 eller — om inte den räcker till — på ett papper och skicka in den till FLYGS BREV-KLUBB, Tegnérgatan 35, Stockholm. Vi försäkrar att Ni kommer att få glädje av det beslutet.

Våra förkortningar:

- 1 = Sportflyg.
- 2 = Segelflyg.
- 3 = Stridsflyg.
- 4 = Modellflyg.
- 5 = Reaktionsflyg.
- 6 = Samla flygbilder.
- 7 = Trafikflyg.
- * = Flicka.

HAWAII.

Arthur N. White, 28 år. Bombflygare.

ENGLAND.

Brian H. Wager, 21 år. Modellflyg.

DANMARK.

Frank Nielsen, 14 år. 1—3—6.
Hans-Jørgen Holst, 17 år. 1—3—5—6.

Kr. Kjeldgaard, 24 år. 1—2.
Jørgen Knudsen, 13 år. 1—3—5.
Peter Mortensen, 26 år. 1—2—3—4—5.

Arne Andersen, 16 år. 4—6.
Bjarne Pedersen, 17 år. 1—2—3—4—5.

Jørgen Möller, 16 år. 1—3—5—6—7.
Leif Nielsen, 15 år. 2—4.

NORGE.

Sven-Erik Hallgren, 16 år. 2—3.
Erik Daarstad, 12 år. 3—4—5—6.

FINLAND.

KAUKO Tomberg, 20 år. 1—2—4. Scout.

Pentti Puhakka, 17 år. 2.
Kaj Bergström, 18 år. 1—2—3—4—5—6.

Erkki Snokas, 18 år. 2.
Göran Pensar, 17 år. 1—3.
Jouko Juonala, 17 år. 3—5—6.
Harry Matalalampi, 19 år. 2—5—6.
Ilpo Koskinen, 20 år. 3—5—6.

KINA.

Kuo Cheng-tung, 18 år. E.
Paul d'Encarnacao, 18 år. 4. Radiotelegrafist, E.
Lin Chow, 18 år. E.

TJECKOSLOVAKIEN.

Erik Scheicher, 19 år. T.
Vilém Molik, 24 år. T.

(Kupong på sid. 5.)

VAR KAN MAN LANDA?

Forts. fr. sid. 18.

1944 års flygplatsutredning, tillsatt av chefen för kommunikationsdepartementet, överlämnade i augusti 1946 sitt betänkande, som hade emottetts med stort intresse av landets privatflygare. Enligt detta betänkande har de olika flygfälten klassificerats i:

Klass B: Flygplatser för interkontinental trafik.

Klass C: Flygplatser för europeisk trafik.

Klass E: Flygplatser för inrikes reguljär trafik.

Klass F: Flygplatser för inrikes icke reguljär trafik.

Av dessa kategorier hade utredningen till klass B föreslagit nybyggnad av ett fält vid Halmstjärn, 42 km norr om Stockholm, och till klass C utbyggnad av Bromma och Torslanda samt nybyggnad av ett fält i Skåne vid Trolleberg. Till klass E hade ombyggnad föreslagits av Sundsvall/Härnösand, Luleå, Kiruna, Norrköping, Örebro, Karlstad, Falun/Borlänge samt nybyggnad av fält i Umeå och Östersund.

Dessa flygfältsarbeten, som betecknas som »för närvarande aktuella och angelägna», föreslås att omedelbart påbörjas och färdigställas inom 10 år. Dessutom förekommer en utbyggnadsplan på längre sikt vid vilken följande platser skulle komma ifråga för flygfält av klass F för senare utbyggnad till klass E: ombyggnad av Visby, Jönköping, Älleberg, Varberg, Norrtälje samt nybyggnad av fält i Kalmar, Skellefteå, Örnsköldsvik, Hallsingborg, Borås, Gävle, Kristianstad, Eskilstuna, Karlskoga, Skövde, Växjö och Leksand.

Resultatet av denna flygplatsutredning blir för privatflygarens affärsmannen del, att under de närmaste 10 åren kommer två nya landningsmöjligheter att skapas, nämligen Halmstjärn och Trolleberg. På de övriga platserna föreslagna under denna tidsperiod finns det redan flygfält av tillräcklig storlek för små flygplan. Under utbyggnadsplanen på längre sikt är det sedan möjligheter för ytterligare sju nya fält för civilflygplan. Tio av de där berörda orterna har nämligen redan nu för privatflygaren användbara fält.

Utsiktarna att inom de närmaste åren få flera landningsmöjligheter för mindre flygplan ter sig således inte särdeles gynnsamma. Därtill kommer att utvecklingen i och med utbyggnaden av fälten måhända blir att trafikflyget till största delen tar dem i anspråk. Därvid kunde det paradoxala inträffa att de små flygplanen helt enkelt inte finge plats på de stora flygfälten. Så är praktiskt taget redan nu förhållandet på Bromma flygfält.

Det är därför säkert klokt av oss, som anser mindre flygplan vara till, icke blott för nöje och rekreation utan även för nyttoresor, att lägga vår propaganda på kommunerna och söka intressera dem att anlägga flygfält lämpade för privatflyget. Sådana flygfält av klass G (icke föreslagna av utredningen) har en minsta banlängd av 650 m och 45 m banbredd. Sträcklängden, d. v. s. en yta fri från högre hinder, såsom hus, träd, o. s. v., bör vara 770 m och sträckbredden 150 m samt hinderfria lutningen i inflygningsriktningarna 1:25. För att anlägga en sådan bana i den förhärskande vind-

riktningen åtgår 115.500 m² eller med två landningsriktningar 208.500 m².

Säkert kan det stora flertalet av landets städer, köpingar och samhällen av någon betydelse i sin omedelbara närhet anlägga sådana landningsfält till en rimlig kostnad. Genom dylika nyanläggningar skulle privatflyget öka oerhört i betydelse. Det blev många nya platser vi på så sätt kunde flyga till i Sverige, och att orternas antal allttjämt skulle öka är vår förhoppning, så att flyget även i vårt land skall kunna bli det privata forskaffningsmedel det redan blivit på andra sidan Atlanten.

BRASILIENS...

Forts. fr. sid. 9.

folk, och det påstås att halva landets bilpark står i garage eller på verkstad i väntan på reparation, vilket i sin tur bidrar till att göra den transportkris, under vilken landet lider, ännu mera kännbar.

Ett litet exempel på detta är Rios potatisförsörjning. Rio Grande, inte 1.000 km från huvudstaden, odlar väldiga potatisarealer, men för Rio var det billigare och snabbare att ta potatisen den tusenmila vägen på köl från Amsterdam än att transportera den från Rio Grande, och på så vis kom det sig att Rio ända till 1946 års slut åt holländsk potatis medan den inhemska i stor utsträckning fick förfaras av brist på transportmedel.

Bilarna är utsletna och de få järnvägsarna fick hela kriget gå nästan utan underhåll, vilket inte minst gick ut över den rullande materielen. Axelbrott och brustna hjulringar hör till ordningen för dagen på vissa järnvägslinjer och bristen på verkstadspersonal gör att underhållet släpar efter och kommer att göra det i många år. Från utlandet står ingenting att få och därför blir man mer och mer hänvisad till flyget, där naturligtvis persontrafiken kommer i första rummet och fraktflyget i det andra. Än är det senare inte så väl utvecklat, men lufttrafikfölk som jag träffade i Rio sade sig vara övertygade om att inom en snar framtid fraktflyget skulle bli av samma betydelse som persontrafiken har i dag.

Till Belem do Pará är det nära 3.700 km fågelvägen om man flyger utmed kusten och då måste man, trots start vid 5-tiden på morgonen från Rio, övernatta i Fortaleza därför att planet gör ett otal mellanlandningar på vägen. Det är mer en flygande buss än ett långlinjeplan och det är lika fullsatt hela vägen men passagerarna förnyas ständigt. Man gör ett hopp på 4-500 km i taget och det tar ett par timmar. Samma färd gick förr med båt och tog lika många dygn och var mycket obekvämare.

Jag fick välja vilken väg jag ville, men valde den längre som varande den mest intressanta även om den tog mer än ett dygn längre tid och man på hotellet i Fortaleza blev utplundrad på det gruveligaste. Portieren växlade dollars till en kurs av 16 cruzeiros och svor på att han blev ruinerad på kuppen. Hotellkursen både i Rio och Belem var annars 18:50. Allt annat stod i proportion därtill och för övrigt var staden glödhet och moskiterna surrade. Vattnet kunde man, lika litet som någon annanstans i Brasilien, inte dricka för tyfusfarans skull, men ölet som i Rio kostade cirka 1:80 helbuteljen hade i Fortaleza stigit till 3:60 och var dessutom ljummet, det senare kanske inte så mycket att undra på med hänsyn till att termometern ännu-kl. 11 på kvällen visade nära 30 grader. Inte den minsta vindpust fanns att uppleta.

De brasilianska trafikplanen är väl underhållna, snyggheten ombord är ingenting att anmärka på och betjäningen lika förstklassig som på de flesta europeiska linjer. Sista biten, de 1.200 km från Fortaleza till Belem vid Amazonflodens mynning, var närmast tråkig. Det är otroligt enformigt att timme efter timme bara glida fram över urskog, där kronorna flötar in sig i varandra till en enformigt grön matta 40-50 meter över marken, endast då och då avbruten av en explosion i brinnande gult, rött eller violett i ett träd som just börjat blomma. Det är lika enformigt som havet.

På den vägen och i det havet försvann för tre kvarts sedan ett av Cruzeiro do Sul's plan på väg till Belem. Det återfanns aldrig — dock bara rakt ned genom kronorna som sedan slöt sig igen. Men sådana olyckor är trots allt relativt ovanliga i Brasilien, åtminstone för de sex »anständiga bolagens»

Gunnar Frösell



TEKNISKA SKOLAN KATRINEHOLM

Begär genast kostnadsfritt prospekt från våra avdelningar för: Maskinteknik, elektroteknik, husbyggnad, väg- och brobyggnad, värme- och sanitetsteknik, vägmästare, byggmästare, elektr. montörer. Moderna laboratorier. Platsförmedling. Kortaste studietid från folkskola eller real-examen. Statsstipendier (90 kr. pr mån.) och sänkt avgift för mindre bemedlade. Nya kurser börja 10 januari.

**EN
UTMÄRKT
RESEFÖRSÄKRING
ORDNAS
PERFEKT!
EDRA
INTRESSEN
SÄKRAS!
KONSULTERA
ALLTID**



"Billy Boy" heter den, har en spännvidd på 115 cm och är konstruerad av Sven Saloni.

Modellen utmärker sig genom en synnerligen enkel konstruktion och utomordentliga flyg- och startegenskaper.

Vi tillhandahåller kompletta byggsatser till ett pris av 4:50 samt lösa ritningar till ett pris av 1:50.

Vid inköp av övrigt modellflygmateriel hänvisar vi till vår nyutkomna katalog, som innehåller massor av fina modellflygtips. I den finner Ni allt material för Er hobby — och till billigaste priser. Katalogen sändes mot 30 öre i frimärken.

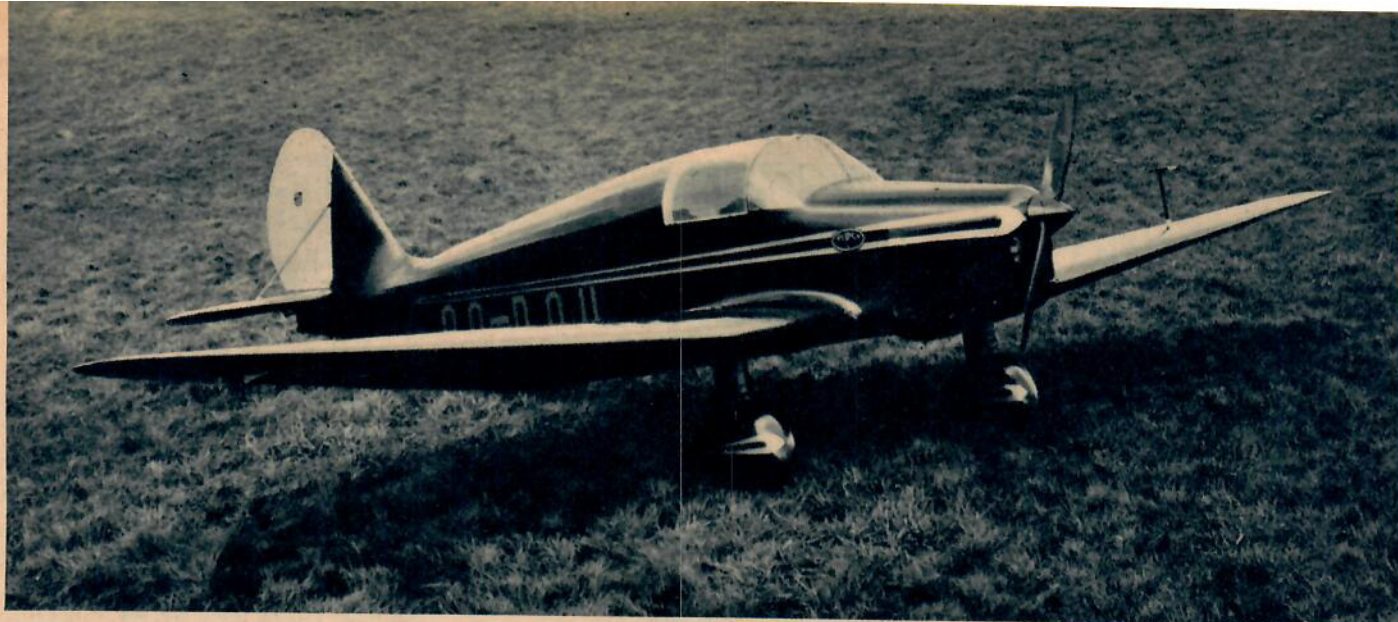
**NORRLANDS
MODELLFLYGINDUSTRI
Vasagatan 4 UMEÅ Tel. 270**

Härmed rekviderar jag att sändas mot postförskott + porto st. byggsats/ritning till »Billy Boy» samt st. katalog mot bifogade frimärken.

Namn:

Bostad:

Postadress: Flyg 21-47
(Skriv tydligt med blyerts.)

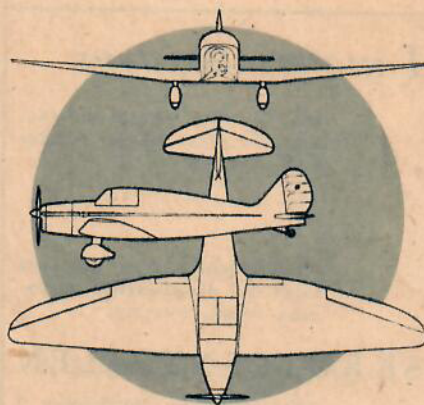


TIPSY BELFAIR

Det i Sverige ganska kända tvåsitsiga, belgiska sportplanet Topsy B har efter kriget återigen börjat tillverkas av firman Avions Topsy i Gosselies i en något moderniserad upplaga, benämnd Topsy Belfair. Vid en jämförelse med Topsy B från före kriget lägger man först och främst märke till att Belfair är försedd med inklätt sitt- rum i standardversionen. Den efterkrigs- byggda Tipsyn debuterade i november 1946. Sedan dess har serietillverkningen kommit i gång relativt snabbt och flygplanet kostar för närvarande ca 18.500 svenska kronor. En mindre serie Topsy Belfair är också under tillverkning i England vid Topsy Aircraft Ltd, en dotterorganisation till Fairey Aviation Co.

Motorn på Belfair är en 65 hk Walter Mikron II, fyrcylindrig luftkyld radmotor. Bränsletanken rymmer 65 l och placerad bakom motorns brandskott i flygkroppen. Byggnadssättet är alltigenom träkonstruktion med fanérklädda vingar. Flygkroppen är till en del fanérklädd, men översidan bakom sitttrummet liksom stjärtparti och alla roder är dukklädda. Landstället är fast och av fribärande typ med hjulkåpor. Dubbelkommando ingår i utrustningen och de båda sittplatserna är placerade sida vid sida.

Data och prestanda: Spännvidd 9,5 m, längd 6,6 m, höjd 2,1 m, vingyta 12,08 m², tomvikt 245 kg, flygvikt 500 kg, vingbelastning 41,7 kg/m², effektbelastning 8,07 kg/hk, toppfart 185 km/t, marschfart 160 km/t, landningsfart 60 km/t, stighastighet 2,5 m/sek, topphöjd 6.100 m, startsträcka 80 m, landningssträcka 65 m, normal flygsträcka (65 l. bränsle) 750 km.



DANSGOLV I...

Forts. fr. sid. 17.

stod till vänster, två till höger om mitt- gången i varje stolrad, och ändå verkade arrangemanget mindre hopträngt än i något existerande trafikplan.

Nedre däck var fyllt av vattentankar, för- bundna med handledstjocka rörledningar. Det hela var ordnat ungefär som trimitanksyste- met i en ubåt och ingick i provflygtrus- tningen. Genom att pumpa vatten mellan de olika tankarna kan man bekvämt förändra planets tyngdpunktsläge under flygning.

Stora mängder av provflyginstrument var sammanförda på tavlor och kunde fotogra- feras under flygning. I detta stora plan fanns inga utrymmessvårigheter för provflygtrus- tningen!

»Constitution» är ett rent transportflygplan, beställt av USA:s marinmyndigheter och av- sett för transport av personal och material över hela världen. Nio ton last bär planet över 7.000 km i ett »hopp», och största passa- gerarantalet är 180. Att flyga från San Fran- cisco till Tokio tar 19 timmar, från New York till Dakar 13 timmar. Marschfarten är 420—460 km/t på 8.000 m höjd — naturligtvis har »Constitution» tryckkabin. Största flygvikten är ca 90 ton.

Planet behöver inte längre rullbanor än många tvåmotoriga trafikplan. Vid full flyg- vikt kräver det enligt uppgift blott 1.500 m startbana och vid landning betydligt mindre. Detta förklaras av den relativt låga land- ningsfarten, 130 km/t. Propellrarna är om- kastbara, d. v. s. man kan »slå back» för att bromsa vid uttrullningen efter landning.

»Constitution» har fyra 3.000 hk Pratt & Whitney Wasp Major-motorer, som är åtkom- ligen under flygning genom kryptkorridorer i vingarna och förses med bränsle från ett sy- stem av vingtankar, rymmande 38.000 liter tillsammans.

Planets spännvidd är 62 m, längden 51 och fenans topp ligger 16½ m över marken. Be- sättningen blir normalt elva man plus ste- wardpersonal. Alla moderna finesser ingår i konstruktionen, fullständig ljud- och värme- isolering, luftkonditionering i samband med övertryckssystemet för kabinen, särskilda in- strument- och reglagepaneler för en färdme- kaniker. Köket är inrättat för att servera 300 måltider pr flygning. Inbyggda eldrivna lyft- kranar underlättar lastning och lossning av gods. Förutom autopiloten finns hydrauliska styrmaskiner — dimensionerna och luftkraft- erna är så stora att aerodynamisk balanse- ring av roden inte räcker till. Den elek- triska anläggningen omfattar bl. a. fyra ge- neratorer för 110 volt likström på tillsam- mans 60 kilowatt.

Landstället skiljer sig från det mesta man

tidigare sett i den vägen. Huvudstället be- står av två tvillinghjulstätt på vardera si- dan, vardera med sitt eget fjäderben. Hjul- axlarna är förenade till ett slags boggie. Nosstället är mera konventionellt, men visar anmärkningsvärt stor spårvidd mellan tvil- lingshjulen. Infällning och utfällning sker på hydraulisk väg.

Orsaken till denna ovanliga landställskon- struktion är rullbanornas begränsade bärför- måga. Trycket från varje enskilt hjul måste beräknas, men därtill måste ett visst minsta avstånd hållas mellan de lika hjulen. En sats tvillinghjul på vardera huvudstället hade i detta fall givit otillräcklig fördel- ning av planets tyngd.

»Constitution» är måhända i vissa avse- den redan föråldrad, ingalunda tekniskt, men väl i fråga om de grundläggande tanke- gångarna bakom konstruktionen. Man frågar sig om USA i framtiden vill seriebygga flyg- plan av denna storleksordning för militära ändamål. Investeringen skulle i så fall bli enorm. Eventuellt röner den samma öde som Douglas B-19, att bli en försökskanin i kon- struktions- och provflygningsavseende, som aldrig når seriestadiet. Att försöka agera pro- fet härvidlag är meningslöst. Vad än »Consti- tutions» framtida öde blir, utgör den en märklig skapelse, till heder för Lockheed- fabriken och USA:s flygindustri överhuvud taget.

Bertil Björkman.

LUFTFÄRDFÖRSÄKRINGAR

tecknas av följande till Den Nordiska Poolen För Luftfärdförsäkring anslutna bolag

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

Till Lindö

och dess närmaste om-
givningar reser man
snabbt o. bekvämt med

Lindötrafikens bussar

Täta bussförbindelser

Tel. 223 93, 191 32

I materialbristens

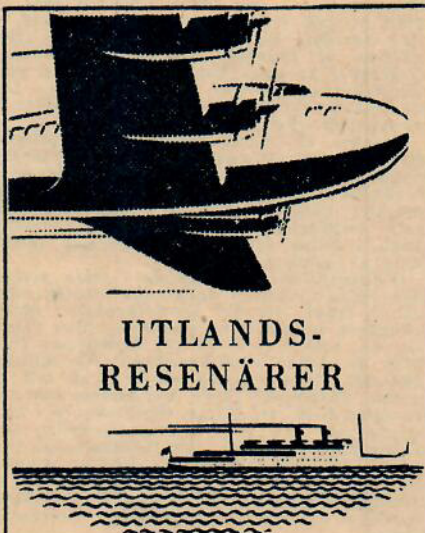
och de höga prisens tidevarv
kan Ni göra många lyckade
inköp hos oss.

★

VI UPPKÖPA även all sorts
skrot och pappersavfall till da-
gens högsta notering.

SKROTCENTRALEN

Tel. 255 40 - Norrköping 5



UTLANDS- RESENÄRER

Handelsbanken ger råd och upplys-
ningar om och försäljer resevalutor
samt utfärdar resecheckar och rese-
kreditiv.



**SVENSKA
HANDELSBANKEN**
Trädgårdsgatan 8, NORRKÖPING

BOLAG SKÄNKER MARK

Forts. fr. sid. 15.

sitt håll. Ännu håller de förstas båda två
mest till i Nordmaling, dit man drar i väg med
bilar, motorecyklar och cyklar så snart man
kommer åt, men segelflygskolning på isen och
motor-d:io på »stofflora» är det enda som kan ge
massanslutning. Och det går man in för, även
om det har sina mindre angenäma sidor.

Segelflygsektionen har några år på na-
cken medan däremot motorflygsektionens akti-
viteter är av tämligen sent datum, och det är
egentligen först i sommar som den kommit
igång på allvar.

— Vi var fyra stycken som köpte en Cess-
na, berättar sekreteraren i sektionen köpman
Lars-Erik Gunnarsson, och det troligaste är
att klubben övertar den så småningom för att
sätta i gång skolningen. När vi sedan blir litet

varma i kläderna och får tillräckligt många
utbildade för att kunna flyga 400—500 timmar
om året beräknar vi att kunna hyra ut pla-
net för 30 kr/tim utan bränsle. Går det bra
köper vi en kärra till.

Bara till i början av augusti hade man sju
medlemmar klara med certifikat, och eftersom
motorflygsektionen har 25 medlemmar kan
man ta för givet att antalet mångdubblas på
ganska kort tid.

**Industrierna satsade på segelflyg
— 40 har diplom**

Örnsköldsvik står och faller med sina indu-
strier, och det är nog inte för mycket sagt
att detsamma gäller segelflyget i stan. Men
liksom hela befolkningen här är industriche-
ferna med sin tid och vill hjälpa ungdomen
till trevliga fritidssysselsättningar. Segelfly-
get har också fått sin del, och att Norra
Ängermanlands flygklubb kan ståta med inte
mindre än 40 diplom beror till en inte ringa
del på det stöd som lämnats av bolag och
firmor, bland vilka Hägglund & Söner och
Mo & Domsjö intar hedersplatserna.

På Bäckfjärden har det skolats med SG 38
i den mest bitande kyla och till Nordmaling
har segelflygpojkarerna med gruppchefen och
plåtslagaren Holger Bylund i spetsen dragit
i väg praktiskt taget varenda lördag och sön-
dag under sommaren. Det är ett slitigt jobb,
men när den Baby man hoppas få snart har
kommit är segelflygparken välförsedd, och
både vinschbil — Sveriges flottaste påstår
man med en viss berättigad stolthet — och
bogserbil ingår i utrustningen, så de 70 med-
lemmarna i den sektionen har alla möjlig-
heter.

Ja, så flygs det häruppe i det mellannorr-
ländska kustområdet. De långa avstånden, det
vintertid hårda klimatet och en många gånger
kylig ebb i kassan tar emot ibland, det kan
inte förnekas, men mer än de flesta tror
»nolaskogsarna» på Norrland som framtids-
landet. Och ett Norrland utan flyg — nej,
det är otänkbart.

Lars Braw.

A.-B.

Björklund & Vedin

Aukt. Rörledningsentreprenör

V. S:t Persgatan 15 Norrköping
Telefon 340 80

utföra

**Värmeledningar
Sanitärinstallationer
Reparationer etc.**

Huvudkontor: Stockholm

I hjärtat

av staden



**Anderssons
BOKHANDEL**

TEL. NAMNÄRÖP
NORRKÖPING

Alltid med nöje
till Eder tjänst.

FLYGPLANSVERKTYG,

pressverktyg, dragverktyg, bakelitverktyg,
svarvade massartiklar, svarvade små-
artiklar.

ÖSTER & Co Mekanisk Verkstad
V. Kungsgatan 13 - Norrköping
Telefon 329 43

Gummicentralen

Stockholmsvägen 22—26

NORRKÖPING

Telefon 268 30

Rekommenderas

för noggrant utförande av alla slags
REPARATIONER

Åskledaranläggningar

Provningar och Justeringar
Brandtelegraf-, Radio- &
Lokalttelefonanläggningar

utföres noggrant och till lägsta pris av

Firma Åkskydd

Innehavare: EMIL ANDERSON

Vattengränd 5 - Norrköping - Tel. 284 86

VEDCENTRALEN i Norrköping A.-B.

Tillverkar och försäljer:

Trottoarplattor
dubbelfasade, vibrerade

Vibroblock

till villagrunder och ytterväggar

Mellanväggsplattor
ljudisolerande

Försäljer:

Inhemska bränslen

Grus, sand, singel

av prima kvaliteter

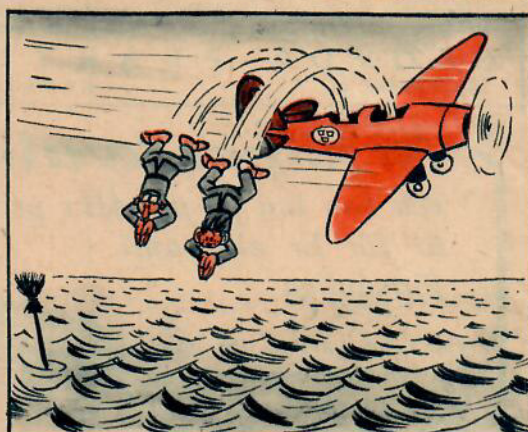
Ensamförsäljare för oljeeldnings-
aggregatet "RASOL"

Bedriver:

Åkeri och Spedition

med god service

Ring "VEDCENTRALEN"



"DE RÖDA DJÄVLARNA"

Forts. fr. sid. 14.

ur 20 mm kanonen efter det att skytten under störtdykningen varit utsatt för oerhört tryck på både ögon- och trumhinnor. Under hela flygningen är dessutom orienteringen på kartan en oerhört viktig sak, och det var för att försvåra denna som flygarna fick order att gå ned på 50 meters höjd efter Unnaryds kyrka, vilket tvingade dem att flyga i dalgångar och alla möjliga krokår. Kontrollen att ingen flyger på felaktig höjd, skötes av en barograf, som även visar t. ex. om någon inte gått upp till 250 meter 1 minut före Jonsersd.

Tillförordnade chefen för 1:a div., löjtnant Curt Wikner, som f. ö. var den som upptäckte den försvunna ubåten »Draken» från sin J 21, fick alltid samma order som kapten Langén, och när båda divisionerna hade avverkat första etappen, visade det sig att kylan varit så stark på 6.000 meter att kul-spruteoljan i kanonerna hade frusit och endast en kanon i varje division hade fungerat vid skjutningen i Karlsborg. Här fick alltså överste Bång fram ett skolexempel på, hur oerhört beroende av varandra de olika personalkategorierna är. Markpersonalen, som i övrigt skötte sig utmärkt, hade hos båda divisionerna förbisett vikten av att torrörka vapnen, trots att 6.000-metershöjden var bekant för dem, och hade kanske under krigsförhållanden blivit orsak till sina flygande kamraters död.

Order nummer två fick flygarna omedelbart efter det de slutfört sitt första uppdrag, och den innebar hy flygning på 6.000 meter mot Ljungby, dykning till 50 meter mot Sandhem, som ligger mellan Falköping och Jönköping, samt flygning på denna höjd till Björlanda skjutplats utanför Söve, där precisionsskjutning änyo företogs, denna gång med bättre verkan, då mekanikerna hade torrörkat vapnen medan flygarna fick order. Ytterligare en flygning på 6.000 meter, denna gång gruppvis med återförening över Ekenäs i Vänerne och skjutning mot Sätenäs,

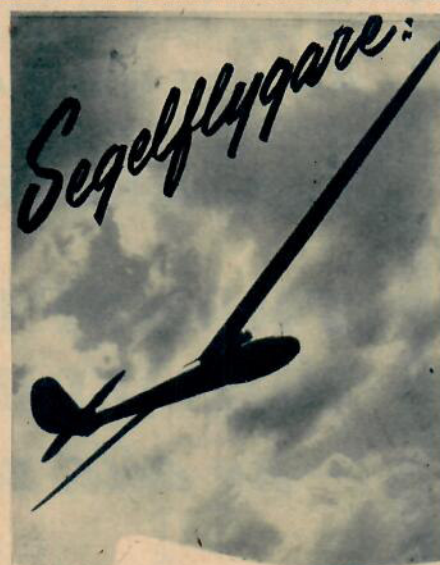
fick de hårt provade »jägarna» vara med om, innan de fick ägna sig åt strapatserna på marken.

Det blev ingen andhämtningspaus mellan flygövningarna och övningarna på marken, ty så fort flygarna hoppat ur sina maskiner fick de dra på sig ett par gymnastikskor, en skarpladdad pistol i näven och så 3.000-meterslöpning till fältskjutningsstationen. Det är ganska ansträngande att skjuta efter den kortaste sprängmarsch och har man sedan varit i luften från kl. 8 på morgonen till kl. 15 och smakat på de mest varierande luftlager, är det minsann inte lättare. För att få stadga i handen var det därför många skyttar som lade sig på rygg och praktiskt taget skickade iväg kulorna mellan tårna. Som avslutning på denna dag kom ytterligare en sprängmarsch på några kilometer med precisionsskjutning, och det är då säkert att ingen av de tävlande hade några fritidsbekymmer den aftonen — ostörd sömn till nästa tävlingsdag var deras enda önskan.

Ytterligare två tävlingsdagar avverkades med moment som signaltjänst, identifiering av flygplan, signaltjänst och räddning i gummibåt av störtad flygare. Den sista grenen blev inte den minst krävande, då flygarna hade att hoppa i Älvsborgsfjordens kalla vatten med en hopfärdig gummibåt under sig, som skulle göras användbar i vattnet. Två och två hoppade de tävlande i och paddlade sedan för brinnande livet med sina handpaddlar en 200 m lång sträcka, och det var inte utan att »De röda djävlarerna», 1:a divisionens flygare, såg en aning blåanlöpta ut sedan de kommit i mål i sina drypande kläder. Ett extramoment i tävlingen kom in på onsdagen, då flottilljens flygare togs i anspråk som spånare efter den som förolyckad ansedda ubåten »Draken», och det var också en av de tävlande, löjtnant Curt Wikner, som upptäckte Draken just som den dök upp ur vattnet och just som bensinen höll på att taga slut i Wikners J 21:a — en god avslutning på en kvalitetstävling, som blev mycket jämn och vanns av 2:a divisionen med 223 poäng mot 1:a divisionens 238.

Reportage:

C. E. von Sydow-Rune Andreasson.



Flyg-
försäkringen
ordnas i



FÖRSÄKRINGS A.-B.
FYLGIA
STOCKHOLM 7

VILSE I DIMMAN

Forts fr. sid. 13.

det, som nu rådde, det vill säga: molnhöjd 100—150 meter och sikt cirka 5 kilometer. Nå, det var ju alltså en ljuspunkt.

Jag beslöt mig för att starta omedelbart trots det officiella startförbud, som genast utfärdades av den tyska trafikledningen, när man fick höra att jag tänkte ge mig i väg trots allt. Någon rättighet för flygplatsled-

ningen att kvarhålla ett flygplan fanns icke på den tiden, vilket jag föreställer mig finns nu. Emellertid påpekade de tyska myndigheterna för mig med all önskvärd tydlighet att de inte önskade ha någon befattning med mig i fortsättningen. Jag har glömt att berätta att vi var fyra man i planet. Jag hade med mig en kamrat från Sverige som medhjälpare och kartläsare.

Vädret i Hamburg var inte särskilt uppmuntrande. Regndiset hängde lågt över terrängen och reflexerna av stadens ljus trängde endast fram till flygplatsen som en svag rodnad på himlen i sydost. Omedelbart efter

starten kom flygplanet in i moln och från ungefär 22.30 höll vi på att klättra genom molnmassorna i en hel timmes tid. Omedelbart efter starten började propelleromställningen krångla på flygplanet, vilket gjorde att jag inte fick propellern att gå på liten »stigning» (vilket man bör ha under start och stigning). Tungt lastat som flygplanet var kunde jag således endast ytterst långsamt vinna höjd. Det är egentligen denna timme som mest etsats sig in i mitt minne. Till råga på allt elände råkade maskinen även komma rakt in i ett fruktansvärt åskväder. Runt om flygplanet korsade blixarna varandra och etsade fast spöklika minnesbilder på näthinnan, då kabinen plötsligt upplöstes. Instrumenten för blindflygning var inte heller särskilt förtroendegivande. Utrustningen var för övrigt inte helt komplett. De vanligaste blindflygningsinstrumenten fanns emellertid, dock inte gyrohorisont. Kursgyrot hade installerats i Malmö före avfärden och hade inte hunnit kalibreras. Det visade sig också »vandra ut» ganska kraftigt och fordrade tätta korrigeringar.

Kursen hölls hela tiden nordlig mellan 10° och 20° allt eftersom »kastningar» i molnen och vibrationer i atmosfären till följd av elektriska urladdningar möjliggjorde en något så när stadig kompassriktning. Efter en spännande och tröttsam stigning syntes stjärnorna på cirka 3.000 meters höjd. Här kunde vi äntligen övergå till planflykt. Från ungefär 23.30 och till strax efter klockan 2 fortsatte vi sedan på denna höjd över molnen på en kurs, som jag endast approximativt hade kunnat fastställa. Inga höjdvindsuppgifter fanns för natten över Skandinavien. Visserligen skulle Köpenhamn—Kastrup, Bulltofta, Norrköping och Bromma hålla pejljänsten öppen hela natten för vår räkning, men det visade sig att vi hade föga nytta av denna service. Den norske telegrafisten lyckades inte få några pejlingar och ännu mindre några lägesbestämningar. Det kraftiga åskvädet gjorde det dessutom omöjligt för markstationerna att få några tillförlitliga pejlvärden. Farten kunde jag således endast uppskattningsvis beräkna, men jag sade mig att jag strax efter klockan 2 måste söka marksikt, då jag vid den tiden borde befinna mig någonstans uppåt Mellan-Sverige. Var där var svårt att säga. Hade vinden varit hårt västlig hela natten kunde jag vara ute över Östersjön, varom inte kanske någonstans uppe i Västergötland.

Det säger sig självt att spänningen var mättad, när vi på efternatten sökte markkänning och i det svaga gryningsljuset sjönk ner genom det mjuka molntäcket för att återfinna Moder Jord. Höjdmätaren sjönk sakta och spänningen ökade ju längre under 1.000-meter-strecket vi kom utan att få kontakt med marken. På något över 200 meter gled vi emellertid plötsligt ut över vatten och skogsklädda åar. En hastig orientering gav vid handen att flygplanet befann sig i trakten av Häradsöskär och alla drog en djup och uppriktig suck av lättnad.

BILREPARATÖRSKURSER

2—4 månaders utbildningskurser till bilreparatörer börja den 27 okt., 24 nov. 1947 och 7 jan. 1948.

SVETSNINGSKURSER

8 veckors kombinerade gas- och elektriska svetsningskurser med praktik samt 3 och 6 veckors gas- eller elektriska svetsningskurser med praktik börja den 27 okt., 24 nov. 1947 och 7 jan. 1948.

HANDELSKURSER

5 månaders handelskurs i praktisk kontorsutbildning börjar den 27 jan. 1948. Prospekt och upplysningar mot 2 porten, då tidningen namn angives.

SKÖVDE PRAKTISKA SKOLA

Döbelnsgatan 9

SKÖVDE

Telefon 12 49

Ni köper kvalitet

och kan lita på att ÅH:s priser är för Er ekonomi förmånliga

Vår 134:e katalog för höst- och vintersäsongen är nu färdig att sändas ut till vår stora kundrets över hela landet.



Den största och ledande postorderaffären

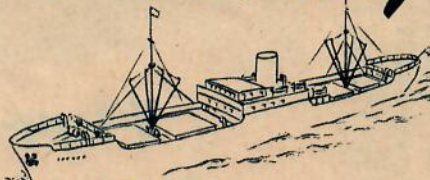
Välkommen även Ni som kund att handla — med garanti för red-bar behandling och full belåtenhet — från

ÅHLÉN & HOLM A-B., STOCKHOLM 20

Ett företag i fri tävlan inom handeln — med ansvar inför kunden

TRANSPORT-FÖRSÄKRINGAR

— av alla slag —



ATLANTICA

GÖTEBORG · STOCKHOLM

Flygföretag!

Reservdelar till BHT-magneter A. G. 4 i lager. Även ett mindre antal kompletta magneter finnes.

SIGNALMEKANO

Hagagatan 4 - Stockholm - Tel. 32 51 32

Ett fynd för modellflygare

är vår första prislista över modell-flygmateriel. Firman med landets billigaste varor.

Prislistan sändes mot 10 öre i frim.

Till Hysta modellflyg

Stora Skedvi

Alla utom föraren satte sig omedelbart att sova och den sista sträckan till Bromma tillryggslades utan intermezzon om jag undantar vissa kringgående rörelser på grund av dimbankar i Södermanland. Landningen på Bromma skedde strax efter klockan 3 på morgonen, där bilderna avhämtades av ivrigt väntande bud.

En snabb bilresa hem. Hastig dusch och omklädsel. Bilresa igen. Klockan 5.30 startade jag med en Fokker från Barkarby med Ljungbyhed som mål. Där landade jag vid 8-tiden efter att ha kämpat med låga moln och dimma mellan Skillingaryd och Markaryd. Nattens bojor av oväder och låga moln höll på att släppa även över Sydsverige.

Lage Thunberg.

MÄNNISKOCENTRIFUG

Forts. fr. sid. 17.

ha avgörande betydelse i exempelvis en luftstrid. Några andra hjälpmedel för att fördröja den ödesdigra blackouten är för närvarande inte kända.

Dr Code berättade vidare under den intressanta intervju han gav under besöket i Stockholm, att de amerikanska militärmyndigheternas stora intresse för accelerationsforskningen i vissa fall kom att få avgörande betydelse inom flygkrigsföringen. Tyska vetenskapsmän har nu efteråt erkänt att mycket litet under kriget gjordes i Tyskland för att få piloterna att uthärda de kraftiga accelerationer som flygandet av ett modernt jaktplan innebär. Detta skulle alltså förklara de höga förlustsiffror som det tyska jaktflyget — trots sin utomordentliga flygmateriel — hade. Svenska flygvapnet använder sedan ganska länge amerikanska »anti-black-outdräkter», bl. a. vid Vampyr-flottiljen i Norrköping. Dr Code betonade ytterligare nödvändigheten av intensiva forskningar på accelerationens område, då ju inom kort hypersnabba krigsflygplan kommer att ingå i alla flygvapen. Han var vidare imponerad av det stora intresse som det svenska flygvapnet visar flygmedicinen och det arbete som den flygmedicinska nämnden, sin korta

tillvaro till trots, hunnit uträtta. Sverige och England var de land som enligt dr Codes åsikt hade hunnit längst i Europa vad det gäller den flygmedicinska forskningen. Engelsmännen har för närvarande inga människocentrifuger i bruk, men planerar just nu att bygga en dylik.

SEGELFLYGPLAN FÖR...

Forts. fr. sid. 10.

Vingen är fribärande och anordnad som »Schulterdeckers». Profilen är vid roten en NACA 23007 och vid mitten NACA 23013. Vingen som har kraftig V-form är uppbyggd på två balkar och klädd med diagonalfanér till den bakre balken. Hela vingen är liksom kroppen överdragen med duk. Dykbromsar och välvningsklaff är inbyggda. Skevroder är statiskt och dynamiskt balanserade. Infästningen vid kroppen sker med tre bult, en fjärde förbinder de båda huvudbalkarna.

Alla kraftöverföringar sker i vingen med stöbstänger och i kroppen med wirar.

Högsta tillåtna hastigheter:

Vid flygning utan byighet = 310 km/t
D:o med byar upptill 15 m/sek .. = 100 km/t
D:o med byar upp till 10 m/sek .. = 185 km/t
I flygsläp med högst 5 m/sek
byhastighet = 270 km/t

Data: Spännvidd 14,0 m, längd 7,0 m, Vingyta 14,0 m², sidoförhållande 14, tomvikt 185 kg, tillsatsvikt 80—100 kg, vingbelastning 19—20 kg/m².

Prestanda (vid 10 kg/m² vingbelastning och havsytan): Glidtal 1:25 (med 5° klaff och 80 km/t). Sjunghastighet 0,80 m/sek (med 10° klaff och 65 km/tim). Landningshastighet 45 km/tim (med 40° klaff).

Dessa prestanda är räknade värden, de tycks dock stämma mycket gott med de flugna, men då den officiella provningen ännu inte är avslutad har exakta uppgifter inte kunnat erhållas.

WLM kommer att kosta 16.000—18.000 schw. Fr. beroende på seriernas storlek.

Olle Håkansson.

NÄSTA VÄRLDSKRIG

Forts. fr. sid. 7.

Det strategiska överfallets främsta vapen är bombflyget. Enbart tillvaron av det då överlägsna tyska bombflyget föranledde Chamberlain att ge efter för Hitlers krav i München och tvang Tjeckoslovakiet att böja sig för det tyska maktspråket. Om vi icke kan avvisa förödande bombanfall har vi förlorat vår politiska handlingsfrihet. En neutralitet som icke försvaras är ingen neutralitet.

Härav följer att vårt främsta försvarsmedel för att vidmakthålla vår politiska handlingsfrihet och mot ett strategiskt överfall är jaktflyget.

I sina för omvärlden avstängda hamnar på östra östersjökusten kan ryssarna i hemlighet förbereda en landstigning, riktad mot någon vital del av vår kust. På mindre än ett dygn kan anfallet träffa oss — det är icke tid till mobilisering och gruppering av våra lantstridskrafter, och våra sjöstridskrafter kan icke operera under trycket av ett starkt attackflyg.

Vårt främsta försvarsmedel mot en över skeppning är därför flyget, både jakt- och attackflyget.

Det kan hinna ingripa var som helst på Östersjön, det har goda förutsättningar att tillfoga angräparn svåra förluster eller rentav att avvisa anfallet. Men även om en del av landstigningsstyrkan kommer i land, är det lättare för våra lantstridskrafter att slå dem, ju svagare de är.

En rysk inryckning i det av bitr. ryske militärattachén major Konnov och legations-tjänstemannen Michailov utspionerade Norr-

Vänd Eder med förtroende till ett av landets äldsta flygtrafikföretag

Vi utföra:

TAXIFLYG
RUNDFLYG
FLYGTRANSPORTER
REKLAMFLYGNING
FLYGFOTOGRAFERING
FLYGSKOLNING

m. m.

till lägsta priser

AB NORDISK AEROTJÄNST

NORRKÖPING

TEL. 300 60





Telefon 2619
Drottninggatan 24 (vägen till
Bandyvallen)

Rena njutningen —
 att höra en **RADIO** från

BODENS RADIOAFFÄR

Gösta Johansson
 Drottninggatan 8 Telefon 24 89

EPABODEN, Björkelund

Tel. 26 94.

Strumpor - Dam-, herr- och barn-
 underkläder - Blåkläder - Skjor-
 tor - Slipsar - Garner - Keramik,
 glas och porslin - Leksaker.

Försäljer: **SMÅLANDSMÖBLER!**

MALM & SÖDERBLOM

Guldsmedsaffär

Boden - Tel. 24 06
 Förlovningsringar i Bolidenguld
 Hedersgåvor - Sportpriser
 Gravyr och reparationer utföres under
 fullständig garanti
 Egen tillverkning av lappsilver

SAGADE och HYVLADE
— TRÄVAROR —
 i parti och minut

NORDLUNDS SÅG & HYVLERI

Telefon 28 19

KEMISK TEKNISKA AFFÄREN

NOVA

Specialaffär i Färg- & Sjukvårdsbranschen
 Drottninggat. 1 - Tel. aff. 23 19, kont. 24 13

Ragnar Nyströms

A K E R I
 Hedsvedjan - Boden

Rekommenderas
 Utför alla slag av körningar
 Levererar Grus, Sand och Makadam
 Telefon 650 57

Bruno Wallsténs

JÄRNHANDEL - BODEN
 Telefon 18 90, växel

Rätta inköpskällan av:
 Järnvaror, Byggnadssmidan, Hushålls-
 artiklar, Sportartiklar, Fiskeredskap, Torex
 Insulite

botten måste föregås av trupptransporter genom Finland. Dessa kräver sin tid, även om denna väsentligt minskats genom det av ryssarna framtvingade banbygge som för-
 enar de ryska ishavsbaserna med Kemi. En sådan uppmarsch kan svårigen förbli okänd för vår krigsledning, som därför kan hinna att skicka trupper just till de områden som intresserade major Konnov.

Norrbotten har åter trätt i förgrunden bland våra försvarsproblem, dess försvar mot ett strategiskt överfall kräver en hög krigsberedskap för de trupper som är avsedda härifrån.

Det farligaste invasionshotet i samband med ett strategiskt överfall kommer emellertid icke över den utspionerade Torneälvsgränsen utan från luften. Det var Ryssland som införde luftburna trupper, till en början endast fallskärmsjägare men numera hela operativa enheter. Med dessa kan det verkliga blixtnfallet utföras, en invasion som går lika fort som ett bombanfall.

Man kan därför vara övertygad om att luftinvasion jämte bombanfall kommer att inleda ett blixtagrepp, omedelbart följt av invasionsförsök över havet och landgränsen. Luftinvasionen är desto farligare som den kan, t o m måste, riktas mot våra mest odlade bygder. De är lättare att utspionera än gränstrakterna, ty inom dem väcker en fridfull turist ingen uppmärksamhet.

Det är uppenbart jaktflyget som är vårt främsta försvarsmedel mot det farligaste invasionshotet, luftinvasionen. Men i andra försvarslinjen — den första på marken — måste vi ha många smärre lättroliga, slagkraftiga markstridsförband som hastigt kan kasta sig över de trupper som lyckats genomtränga jaktflygets försvarslinje.

En granskning av vårt krigspolitiska läge leder till slutsatsen, att ett starkt jaktflyg är den primära förutsättningen för att vi i ett spant utrikespolitiskt läge skall kunna bibehålla vår politiska handlingsfrihet.

Under sådana förhållanden — riktigheten av de här framförda synpunkterna lär inte kunna förnekas — vore det ansvarslöst att nedrusta vårt flygvapen genom att beröva det två av dess flottiljer. Förvandla i stället Roslagens och Karlsborgs flygflottiljer till jaktförband — de behövs mer än väl!

Om vi kan avvärja ett blixtnfall så effektivt att vår förmåga av ett fortsatt försvar icke omintetgöres genom »blixten», har vi alla utsikter att kunna hålla stånd så länge, att de erforderliga förstärkningarna

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

HERRSKRÄDDERI • DAMSKRÄDDERI

UNIFORMER

G. A. Lindqvist

Platensgatan 3 - Telefon 212 25

Linköping



N:r 21 - Arg. 25 - 16-29 okt. 1947
TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET

Officiellt organ för

Kungl. Svenska Aeroklubben

Organ för

Svenska Pilotföreningen

Utkommer varannan torsdag

REDAKTION:

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

Danmark: Johs Thinesen, Finsens Allé 29, Odense

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

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

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

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

ANNONSÄVELNING:

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 & Akerlunds Fotogravyranstalt
 Stockholm 1947

kan nå oss från den stormaktsgrupp, anfall mot oss egentligen gäller.

I vinterkriget höll finnarna ut 100 dagar. Våra möjligheter är ojämförligt mycket större — om vi skapar ett efter förhållandena väl avpassat försvar bör vi kunna hålla ut icke endast som finnarna i 100 dagar utan i 300 eller flera. På den tiden hinner vi att få hjälp.

Bara vi rustar tillräckligt och klokt! Men det ser dystert ut — vad skall man tro om viljan att nedrusta flygvapnet och att förtiga resp. släta över spionerierna, vilket förekommit i högst inflytelserika tidningar. Om vårt folk inte förstår att vårt läge är farligt och att en mäktig granne förbereder ett angrepp mot oss, så är det ju mindre märkvärdigt att okunnigheten framdriver nedrustningen, där den är som mest oförsvarlig.

Vi kan försvara oss bara vi vill och törs. Men på sina håll törs man inte ens upplysa vårt folk om det verkliga läget. Undfallenheten mot de mäktiga tycks vara satt i system i vårt gentemot utlandet fridsamma land.

För Ryssland är det bästa försvaret av dess nordliga front ett neutralt Skandinavien, som är starkt nog att försvara sin neutralitet. Men Ryssland synes mera förberedande anfall än försvar.

Föregående artiklar i denna serie, som härmed avslutas, var införda i nr 17, 18, 19 och 20.



Första landningen — med vingglid och allting...

SGU 1-19 PROVFLUGEN

Onsdagen den 24 september 1947 var på sitt sätt en historisk dag för svenskt segelflyg, ty då provflögs i Västerås det första exemplaret av den ensitsiga versionen av de båda amerikanska Schweizer-plan, som KSAK köpt för experimenten med DK-utbildning i segelflyg.

Det var alltså SGU 1-19, som fick sitt luftdop. Planet köptes i byggsats i våras och skänktes till Västerås flygklubb, vilken som motprestation skulle bygga planet



Besiktning före provflygningen. Fr. v. flygdirektör NILS SÖDERBERG, ordf. i Västerås FK, civiling. ÅKE GÄVERT, luftfartsstyrelsen, och BENGT C:SON BERGMAN, chefsinstruktör för segelflyget.

färdigt och ställa det till förfogande vid den eller de första försökskurserna i DK-utbildning som KSAK anordnade. Meningen var ju att detta exemplar skulle ha stått klart redan när den första kursen på Alleberg i maj började, men det sattes många käppar i hjulen för den duktiga Västerås-klubben, och som sagt inte förrän i slutet av september kunde Stig Fägerglad & Co rapportera, att nu är »19» klar. Kom och provflyg den. Och det »koms».

De som kom från KSAK var chefsin-

struktören Bergman och Allebergschefen Norrvi, och i sällskap med dem infann sig också luftfartsstyrelsen, representerad av ingenjör Åke Gävert. I Västerås-laget ställde bland andra (tillslutningen var faktiskt

rätt stor) följande man upp: ordföranden i klubben, flygdirektör Nils Söderberg, ordföranden i segelflygsektionen Stig Fägerblad, segelflyginstruktör Erik von Mentzer m. fl.

Västerås-klubben är värd allt beröm för ett strålände gediget arbete, och chefsinstruktören hade bara gott att säga, när han kom ner efter första turen, som startades med flygsläp efter Stig Fägerblad i en Klemm 35. Urkoppling skedde på ungefär 1100 meter, och från den höjden hann Bergman med att gå igenom hela provflygningsformuläret med allt vad det innebär.

»Kärran är vansinnigt snäll och jättetrevlig att flyga», var Bergmans omdöme. Någon tining så idiotsäkert hade han aldrig förr suttit i, försäkrade han, men samtidigt var planet »flygbart». Tack vare sitt sedesamma uppträdande i luften måste planet vara mycket lämpligt just för sitt egentliga ändamål, nämligen att låta DK-eleverna göra sina första ensamflygningar i. Det har nästan exakt samma egenskaper som dess »storebror» SGU 2-22, i vilket DK-utbildningen sker. Troligen kommer emellertid också »19» att med rätt stor framgång kunna användas för termikflygning, främst därför att dess kurvningradie är mycket liten. Dessutom bör planet vara idealiskt i klubbarna, inte bara som en länk i DK-utbildningen utan i utbildningen över huvud taget. Kort och gott kan sägas att planet synes vara en mycket lyckad kombination med den gamla glidarens (SG 38) säkerhet och Grunau Baby's vändbarhet (och litet till).

Redan ett par dagar efter provflygningen skickades planet till Norrköping, där årets andra DK-kurs pågick, och där sattes eleverna direkt i »19» för sina första ensamflygningar. Resultatet blev precis vad man väntat. Dvs. bra.

SGU 1-19 klar för provflygning på Västerås-fältet. Framför planet STIG FÄGERBLAD.



KSAK:s styrelse meddelar:

A R S M Ö T E

Kungl. Svenska Aeroklubben håller sitt årsmöte den 22 november 1947, klockan 13, i KSAK:s lokaler, Malmskillnadsgatan 27, Stockholm, vilket härmed jämlikt stadgarna meddelas.

K A L L E L S E

Kungl. Svenska Aeroklubbens direktanslutna medlemmar kallas härmed till sammanträde jämlikt stadgarna § 4 för utseende av ombud att utöva rösträtten under kommande årsmöte 1947.

Lokal: KSAK:s klubbhus, Malmskillnadsgatan 27, Stockholm.

Tid: Onsdagen den 5 november kl. 16.

Efter sammanträdet enkelt samkväm i klubbhuset.

Pelle Perssons världsrekord ökar pappersbristen...

Per Axel Perssons höjdpresentation i segelflygning i somras är visserligen godkänt som svenskt rekord, men det gäller också att få det godkänt som världsrekord, och till den ändan har folket på KSAK:s segelflygavdelning arbetat i skift de senaste veckorna — för att inte säga månaderna — för att få fram alla de papper, intyg, bestyrkanden och bestyrkanden av bestyrkanden o. s. v. som det stränga FAI i Paris måste ha innan rekordet officiellt godkänns.

Och nu är papperen i ordning. Man kan inte precis säga, att den dossier som skickats till Paris utgör något bevis för att vi har pappersbrist i landet. Tvärtom skulle man kunna påstå att rekordpapperen kunde ha räckt till åtskilliga barnbidragsansökningsblanketter (!) eller annat av vikt.

Hör här vad som ingår i rekordsökan: 1) Först och främst naturligtvis ett brev från KSAK. 2) Anmälan om rekordet. 3) Sportlicens. 4) Anmälan om deltagande i segelflyg-SM. 5) Startkort (på vilket Perssons startanmälan nedpräntades den historiska dagen i juli 1947). 6) Startintyg. 7) Intyg om urkopplingshöjden. 8) Landningsintyg. 9) Intyg att tävlingsbarografen var förseglad efter tävlingen. 10) Barogram

över den utförda flygningen. 11) Kalibreringsuppgifter. 12) Intyg om väderleksförhållandena tävlingsdagen. 13) Översättning till engelska av samtliga handlingar.

Så blir inte det rekordet godkänt...

Efter mycket noggranna mätningar och upprepade kalibreringar av barograferna, har höjdvinsten slutgiltigt fastställts till 8.050 meter, vilket faktiskt är det lägsta värdet man fått.

Status quo i RST

När tävlingstiden för RST (rikssegelflygtävlingen) gick ut den 30 september, var ställningen bland de främsta såväl individuellt som i lag både i distans- och höjdflygningsmomenten i stort sett oförändrad från föregående rapport, som lämnades i KSAK-Nytt i Flyg nr 20/47. Efter att alla barogram och övriga papper kommit in till tävlingsledningen (senast den 15 oktober) sker den slutgiltiga sammanräkningen och kollationeringen. Så snart den är klar kommer slutresultatet att meddelas.

KSAK-anslutna flygklubbar

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

SUNDSVALLS FLYGSÄLLSKAP, Sundsvall. Tel. 32 34. **Ordf.:** Trafikledare Evert Dahlstedt, Bergsgatan 120. Tel. (782 88). **Skr.:** Sekr. Folke Florén, S. Järnvägsgränd 1. Tel. 32 34. **Kassör:** Kont. Rolf Einarsson, Jacobdalsgränd 22. Tel. (11 32). **Gruppchef:** Trafikledare Evert Dahlstedt, Bergsgatan 120. Tel. (782 88).

TEKNISKA HÖGSKOLANS FLYGKLUBB, Kärhuset, Drottning Kristinas Väg 15, Sthlm. Tel. 10 04 65. **Ordf.:** Teknolog Sune Stark, Lillsjösnäsvägen 15, Ulvsunda. Tel. 25 62 53. **Skr.:** Teknolog Gunnar Eriksson, Gyllenborgsg. 8, n. b., Sthlm. Tel. 53 50 12. **Kassör:** Teknolog Bengt Westerlind, Frejgatan 55, 1 tr. Tel. 31 60 60.

TRANÅS FLYGKLUBB, Tranås. Tel. 40 38. **Ordf.:** Direktör Arvid Jonas, Storgatan 29. Tranås. Tel. 20 39, (Johansson). **Skr.:** Red. Gunnar Schönberg, Storgatan 40. Tranås. Tel. 40 38, (23 03). **Kassör:** Dir. Carl Boström, Storgatan 32, Tranås. Tel. 24 00, (24 05).

UMEA FLYGKLUBB, Box 52, Umeå. Tel. 4 76, 11 42. **Ordf.:** Dir. Eric Modig, Storgatan 33. Tel. 36 00, (36 02). **Skr.:** Signahantv. Yngve Modin, Skolgatan 64. Tel. 11 42, (39 00). **Kassör:** Kassör T. Sundqvist, V. Espl. 18 B. Tel. 14 57, (15). **Gruppchef:** Mek. Gösta Andersson, Ö. Fängelsgatan 4 B. Tel. (15).

UPPSALA FLYGKLUBB, Rimbogatan 5, Uppsala. **Ordf.:** Överstelöjtn. K. Lindahl, Vindhemsgränd 1. Tel. 371 54, (Flygflott.). **Skr.:** Amneslär. Göte Wiklund, Rimbogatan 5. **Kassör:** Kamrer N. O. Wiklund, Wolrath & Co. Tel. (Namnanrop). **Gruppchef:** Förvalt. Ake Fredin, Hallstensgränd 19. Tel. 405 41, (Flygflott.).

MODELLFLYG-NYTT

Wakefield-tävlingen återkommer 1948?

Den engelska Wakefield-cupen, som är modellflygets mest ätråvärda internationella trofé, befinner sig sedan 1938 i USA, som vann den senaste inteckningen. Sannolikt kommer den första Wakefield-tävlingen efter kriget att arrangeras nästa år, då amerikanerna i enlighet med bestämmelserna står som inbjudare.

Svenskarna har stora chanser att göra sig gällande i tävlingen och KSAK undersöker möjligheterna att organisera ett deltagande. Den som äger modellen behöver inte starta den, och kan man få tag i några skickliga svenska modellflygare, som vid tidpunkten för tävlingen vistas i USA, kan dessa ställa upp i de verkliga ägarnas ställe. Svenskarna har deltagit i tävlingen före kriget och det visade sig, att de svenska modellkonstruktionerna redan då var av högsta internationella klass.

En god idé från Borås

En s. k. fadderorganisation har som bekant upprättats mellan olika nordiska städer efter kriget. Nu har Borås inbjudit modellflygare i fadderstäderna Vejle (Danmark), Molde (Norge) och S:t Michel (Finland) till en telefonmatch i modellflyg. Idén är god och värd att tagas upp även av andra modellflygklubbar.

Olle Lindhs minne hedras

En av Sveriges bästa modellflygare var stockholmarens Olle Lindh, som gick bort den 18 februari i år efter en lång tids sjukdom. Han var sin tids mest spekulativa modellflygkonstruktör och många av hans resultat står ännu oöverträffade. Olle Lindh

var medlem i Vingarna och denna klubb har i dagarna genomfört den första tävlingen om »Olle Lindh-pokalen», som instiftats till minne av klubbens mest framgångsrike medlem. Den första inteckningen i pokalen, som slutgiltigt erövrats av den som under tio år vunnit de flesta inteckningarna, vanns av Karl-Erik Landegren, Västerås.

Konstruktionstävlingen,

som avsåg att få fram nya enhetstyper av modellflygplan för den statsunderstödda modellflygverksamheten, gav inte det utbyte man hoppats på. Modellflygkommittén överväger därför möjligheten att förlänga tävlingen. Av det 30-tal tävlingsbidrag som inkommit torde endast ett par tre stycken kunna godkännas för sitt ändamål.

”Vem blir svensk inomhusmodellmästare 1946?”

frågade kollegan Populär-Teknik i sitt september-oktobernummer. Tyvärr fick man inte något svar på sin fråga, sedan KSAK som från början var intresserad av tävlingen måst draga sig tillbaka, eftersom tävlingen slutligen arrangerades som en ren propagandatävling för en viss modellflygfirma.

Nybörjarkurser

har under hösten startats i c:a 30 registrerade modellflygklubbar. Under nästa år väntas antalet stiga ytterligare då organiserad kursverksamhet för nyrekrytering uppsatts som ett villkor för de klubbar som i full utsträckning vill komma i åtnjutande av statsanslag.

Ljungbyhed

KAFFE
FRUKT & KONFEKTYRER

Ellen Christensson

Ljungbyhed

Telefon 2 43

Luleå

AT 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.

**A.-B. HÖGLUNDS
METALLAFFÄR**

Luleå Telefon 21 02, 35 25

Säljer:
Smides- & Byggnadsjärn, Råls, Balk,
Rör m. m.

Köper:
Järn- & Metalls-krot, Lump, Stickylle,
Gummiskrot alla slag, Tagel, Tomglas.

Erik Hellstens

FÄRGHANDEL

Storgatan 45 - Luleå - Tel. 21 55

Lager av färger - Linolja - Tapeter
Papp - Penslar - Fernissor - Kemikalier
Parfym - Puder och Toalettartiklar

J. Jonssons

SMIDESVERKSTAD

★

Bergnäset - Luleå

Telefon 24 38

**H. G. JOHANSSONS
RADIOAFFÄR**

Skeppsbrogatan 39. Tel. 10 17.

Radioapparater & Velocipeder - Radio-
material alla slag - Bilbatterier och bat-
terier för radioändamål - Antennuppsätt-
ningar - Reparationer.

Häges Elektriska affär. Tel. 18 91. Storg. 57

Köp det dagliga

B R Ö D E T

1

Lifboms Bageri

Skurholmen - Tel. 12 78

du får Ni full valuta för kupongerna
och slantarna

Luleå Kem. Tvätt

Smedjegatan 24. Tel. 14 66.

LULEÅ.

★

Färgning - Pressningar (Obs. Special-
behandlingar.) - Uniformer - Kappor.

NYA GLASMAGASINET

Storgatan 19 - Luleå - Telefon 21 51

Specialaffär i

Glas - Porslin - Kristall - Armatur
Nysilver samt övriga Hushållsartiklar
Lägst pris - Presentkort
Största sortering

STÖRST och BÄST

Tapeter - Färger - Tekniska-, Sjukvårds-
o. Förbandsartiklar - Parfym - Kameror
och Fotografiska artiklar

JALA FÄRG- och DROGHADEL

Luleå

Telefon 22 29 - 15 94

**S. ÅSTRÖMS
RÖRLEDNINGSFIRMA**

REKOMMENDERAS!

Utför: Värme-, Vatten- och Sanitära
installationer samt Reparationer
Införda offert

Verkstaden: Storgatan 8. Telefon:
Verkstaden 15 98 - Bostaden 38 17

ÅKERLUNDS

LULEÅ Tel. 21 20 BODEN

Manufaktur - Trika - Strumpor.

ALLT I KLÄDER.

GOTT BRÖD
GOTT KAFFE

finnes hos

DIX KONDITORI

Smedjegatan 14 - Telefon 32 80
(Mitt emot Standard hotel)

Stockholm

GÖR ETT BESÖK HOS

Konditori IWO

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

Öppet kl. 9-22. Telefon 37 22 03
INGA JOHANSSON

Sundsvall

Allas Motorverkstad

Axel E. Näslund

Långgatan 6 - Sundsvall - Tel. 51 62

UTFÖR ALLA INOM BRANSCHEN
FÖREKOMMANDE ARBETEN

VULKANISERINGSVERKSTADEN

CENTRUM

(Erik Ohlsson)

Köpmangatan 7 - Sundsvall
Telefon 47 46 - bostaden ankn.

Utför alla inom branscherna förekommande
arbeten

Kaffeaffären ID O

NYBROGATAN 8

Telefon 49 88

SUNDSVALL

Rekommenderas!

**IVAR PETTERSSONS
MOTORVERKSTAD**

Rådhusgatan 39 - Sundsvall

Platsens äldsta - Rekommenderas
Telefon 12 33, 19 33, 20 19

Utställningslokal: Telefon 24 57

Järn- och Metalls-krot

LUMP, STICKYLLE m. m.
köpes till högsta dagspris.

E. HALLGREN'S SKROTAFFÄR

Sundsvall

Telefoner 15 68, 11 16

BESTÄLL HOS

Palms Konditori

Telefon 38 22

Originella och smakfulla

EFTERRÄTTER

Bröderna Östling

GARAGE & AUTOMOBILAFFÄR

Sundsvall Telefon 42 00, 42 04, 42 50

Reparationsverkstad

Reservdelar

Automobilgummi

Tillbehör

PRENUMERERA PÅ **FLYG** NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

FLYG 21/47

31

Fanjunkäre Gösta Brink

Vintervägen 15
NYKÖPING

TELEGRAPH "SHELLAIR"

SAY WHEN * SAY WHERE *

WE'LL BE THERE!



SHELL
AVIATION
SERVICE