

86 x 08

900426

Flyg



En specialbyggd Bellhelikopter för besprutning av skadeinsekter

Nr 22

I 21 blir A 21

45 öre

i Norge 80 öre

i Danmark 85 öre

UNDER HÄGG BLIR SPORTFLYGARE

NYKÖPING

Vinkerbåsen

Famjunker Gosta Brink



HERMES
för Civila Flyglinjer

HASTINGS
för Militärt Bruk

HERMES är det snabbaste brittiska passagerarplanet. Det har anordningar för jämnt lufttryck, och det kan föra 63 passagerare genom substratosfären. Det utmärker sig för stor hastighet, ekonomi i drift samt luxuösa passagerarutrymmen.

HERMES IV har en maximihastighet på över 600 kilometer i timmen och en aktionsradie på över 6.000 kilometer. British Overseas Airways Corporation kommer att ha en hel flotta av dylika plan i trafik på sina imperierouter.

HERMES V är försedd med gasturbiner och har en kryssningshastighet på 580 kilometer i timmen samt en aktionsradie på 4.700 kilometer. Brittiska folkhus-hållningsministeriet har beställt urtyperna för dessa plan.

HASTINGS är det största och snabbaste brittiska militära transportplanet. Det är senaste tillskottet till brittiska flygvapnets styrka, och det tillverkas nu för flygvapnets räkning av Handley Page Company.

HASTINGS är en militär version av det imponerande Hermes-planet. Det kan användas för många olika syften. Dess maximihastighet är 590 kilometer i timmen, och dess aktionsradie 5.430 kilometer.

I militär tjänst kan detta plan användas för trupp- och varutransporter, för befordran av fallskärms-trupper, som ambulansplan samt för bogsering av glidplan. Militärutrustning på 7½ ton — kanoner, lastbilar m. m. — kan medföras.

HANDLEY PAGE

REPRESENTANTER FÖR SKANDINAVIEN

DANMARK: C. THEIST. ST. KONGENSGADE 115, KÖPENHAMN • NORGE: HALLE & PETERSON, OSLO

HANDLEY PAGE LIMITED, LONDON, ENGLAND

AGATONS spalt



HEINKEL H. D. 16 (1929)

2-3 sistsigt torpedbombplan

Tillverkare: Ernst Heinkel Flugzeugwerke
G. m. b. H., Warnemünde, Tyskland.

Dr Ernst Heinkel, som under åren 1814—1918 var chefskonstruktör hos Hansa-Brandenburgische Flugzeugwerke och under denna sin anställningstid konstruerade det välkända marinspaningsplanet »Hansa» (He 5), bildade år 1922 egen firma. Förutom utvecklingsarbetet med Hansan, konstruerade han en mängd nya typer, varav vi här visar H. D. 16.

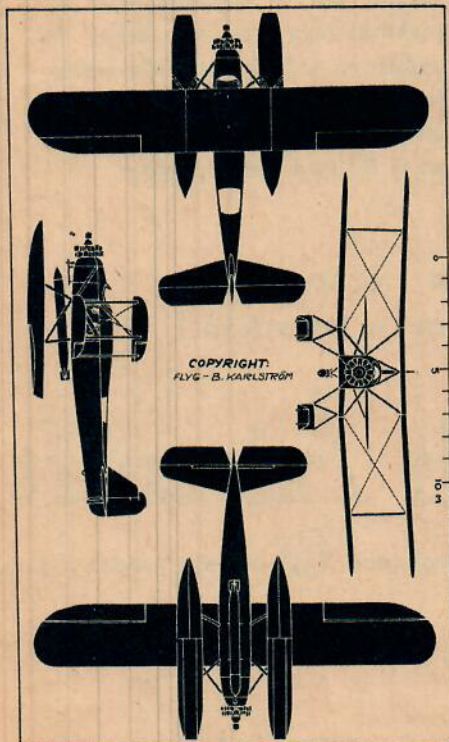
Motorutrustningen bestod av en engelsk 14-cylindrig 675 hk:s Armstrong Siddeley »Leopard»-dubbelstjärtemotor.

Föraren satt strax framför vingen och snett bakom honom mekanikern-navigatören. Mellan vingen och stjärtpilen fanns det plats för en ksp-skytt. Om planet användes som transportplan fanns det ett 3 meter långt lastutrymme bakom förarplatsen.

Planet var av blandad stålrörs- och träkonstruktion med dukklädsel. Flottörerna av trä. Typen kunde även förses med hjul-landningsställ.

DATA:

Spännvidd	18 m
Längd	13 m (Sjöversion)
»	12,5 m (Landver.)
Vingyta	96,9 kvm
Flygvikt	4570 kg
Maxhastighet	180 km/t
Beväpning	1 rörlig 7,7 mm ksp samt 900 kg bomber el. 1 torped



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) Kan man få tjänstgöring såsom värnpliktig flygförare när man gör »rekryten» om man har A 1- eller A 2-certifikat? 2) Kan man få statlig hjälp med kostnaderna för certifikat?
Flyg-entusiast.

Svar: 1) Nej. Flygvapnets hela flygande personal är stamanställd. 2) Nej, inte när det gäller motorflygcertifikat. För segelflygcertifikat kan Ni däremot få vissa statsstipendier.

Fråga: Hur gammal måste man vara för att få ta värvning i flygvapnet?
Flygintresserad.

Svar: 18 år.

Fråga: Om föraren skulle vara tvungen att hoppa ur en J 21, hur kommer han utanför propellerfältet? 2) Vilka data och prestanda har Auster Autocrat?
Auster.

Svar: 1) Förarsitsen i J 21:an kan, om så skulle behövas, skjutas ut med en krutladdning som är tillräckligt kraftig för att slänga föraren på betryggande avstånd från det farliga propellerfältet. 2) Auster Autocrat har följande data och prestanda: spännvidd 11,0 m, längd 7,14 m, höjd 1,98 m, flygvikt 840 kg, toppfart 193 km/t, marschfart 160 km/t, vinkningshastighet med nedfällida klaffar 57 km/t topphöjd 4,750 m, landningssträcka i 8 km/t vind 90 m, bränsleförbrukning med 2 150 v/min, 20 liter i timmen.

Fråga: På vilket förlag har boken »Sista flygningen» av Amelia Earhart utkommit? A. H.

Svar: Scheutz Förlag.

Fråga: 1) Var kan man köpa en 65 hk Continental-motor? 2) Var kan man få reda på de för egen konstruktion av flygplan erforderliga uppgifterna för samma motor (marscheffekt, vikt etc.)? 3) Data och prestanda för Cessna 140?
B. C.

Svar: För närvarande är det nästan omöjligt att få tag på vare sig Continental- eller andra sportflygmotorer i Sverige. Eftersom fabriken inte har någon representant i Sverige är det bäst Ni skriver direkt till Continental Motors Corporation, Aircraft Engine Division, Muskegon, Mich., USA. Där kan Ni också erhålla alla erforderliga data och prestanda för motorerna. 3) Cessna 140 har följande data och prestanda: spännvidd 10 m, längd 6,40 m, höjd 1,91 m, flygvikt 658 kg, vingbelastning 44,43 kg/m², effektbelastning 7,75 kg/hk, toppfart 193 km/t, marschfart 160 km/t, landningsfart 66 km/t, stighastighet 207 m/min, topphöjd 4 725 m, flygsträcka 725 km.

Fråga: Vilka data och prestanda har det engelska jaktplanet Spitfire som RAF använde under kriget?
Flygbiten.

Svar: Spitfiren har byggts i ett otal olika versioner vars data och prestanda skiljer sig ganska avsevärt från varandra men uppgifterna om en av de under kriget mest kända typerna, Spitfire Mk V, är följande: spännvidd 11,22 m, längd 9,15 m, vingyta 22,5 m², flygvikt 3 065 kg, toppfart 590 km/t, stighastighet på låg höjd 915 m/min, stigtid till 6 000 m 7 min, stigtid till 9 150 m 13 min, tjänstetophöjd 10 980 m, absolut topphöjd 11 130 m.

Fråga: Är fenen på De Havilland Swallow ställbar eller finns det flera olika typer av detta flygplan? På en del bilder som jag sett av typen förefaller det som om fenen lutade åt vänster.
Y. S.

Svar: Det måste här vara fråga om en ren synvilla. D. H. 108 Swallow som den engelska reaktionsdrivna flygande vingen också heter har en mycket kraftig bakåtlutande fena men den sitter absolut vinkelrätt mot planet tvärsaxel. Swallow har byggts i två olika versioner av vilka den sista bl. a. har kraftigare pilform på vingarna än prototypen.

Ercoupe till salu.

Flygtid cirka 140 timmar. Planet finns att besiktiga i Varberg i flygklubbens hangar. Pris Kr. 18.500. Svar ställes till Disponent Tage Warborn, Varberg.

Flygplan till salu.

Klemm 25, väl bibehållet, gällande luftvärldighetsbevis, säljes omgående till förmånligt pris. Svar till »Klemm 25», Tidskriften FLYG, Tegnérsgatan 35, Stockholm.

BEGAGAGNAD FLYGHUYA,

storlek 57 med hörtel, önsk. köpa. Svar t. »Flyghuva», Tidskriften FLYG, Tegnérsgat. 35, Stockholm.

FLYGMÄRKEN m. m.

Katalog mot porto!

AERO-TJÄNST - Malmö 3

HANGARPLATS

Flygplan mottagas för vinterförvaring i våra hangarer. Reparationer och översyner utföras till billigt pris.

AB AROSFlyg - VÄSTERÅS

Tel. kontoret 345 30, hangarerna 382 33

FLYGPLAN TILL SALU

2 st. Swift-plan säljas till förmånligt pris. 85 hk, marschfart över 200 km/t med omställbar propeller. Bensinförbrukning 17 l/t. Ultramodern utrustning. Landningsställ och klaffar: el. manövrerbara. Bromsar: hydrauliska. Gångtid 180 t. Eventuellt tages Piper Cub i byte.

AB AROSFlyg - VÄSTERÅS
Telefon 345 30

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

MODELLBYGGGARE!

Härmed ha vi nöjet meddela att vår katalog för år 1947—1948 nu är utkommen. Den innehåller såväl amerikanska som svenska bensin- och gumminotormodeller, dessutom stor sortering av segelmodeller, motorer, gummi- och gumminodd och övrigt modellmaterial.

MÅNGA NYHETER!

MODELLFLYGTJÄNST

Storgatan 9 — Luleå

Var god sänd mig Eder katalog för vilken 30 öre i frimärken bifogas.

Namn
Bostad
Adress

Planet som bemästrar svårigheterna



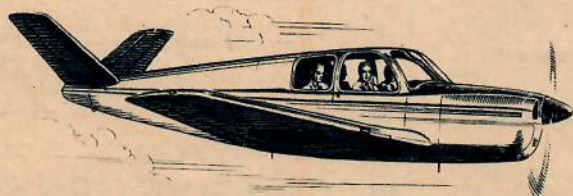
Stora avstånd, svår terräng och dåliga rese möjligheter kan lätt övervinnas av de företag som har egna flygplan. Med en Beechcraft 18 Executive Transport kan firmans chefer och tekniker utan svårighet besöka avlägsna anläggningar så ofta det är nödvändigt och slippa långa och tidskrävande resor. Utrustning och förnödenheter kommer fram just när de behövs — inte en dag senare.

Affärsmän kan snabbt komma i personlig kontakt med viktiga kunder, var som helst i landet. De får tillräcklig tid att sköta sina affärsförbindelser utan att offra av fritiden.

Den tvåmotoriga Beechcraft 18 gör en fart av 320 km/t och rymmer be-

kväma fätöljer för ända upp till nio personer. Den erbjuder snabb och vilsam resa — när som helst och praktiskt taget vart som helst. Ni undgår en ordinär resas alla besvärigheter och Ni kommer pigg och utvilad till Er bestämmelseort, färdig att ta itu med Edra uppgifter.

{ FIRMAFLYG • FRAKTFLYG }
{ TRAFIKFLYG • TURISTFLYG }



The Beechcraft Bonanza — Built for Business

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

Beech Aircraft

CORPORATION  WICHITA, KANSAS, U. S. A.

LÄSEKRETSEN HAR ORDET

Flygjubileum

Den 11 november fyller Gotlands Flygklubbs ordförande, vägingenjör P. M. Bengtson, 50 år.

Klubben bildades på våren 1939, då ingenjör Bengtson omedelbart tecknade medlemskap. I mars 1942 utsågs han till klubbens ordförande. Före ordförandeskiftet hade klubben fört en tynande tillvaro beroende dels på beredskaps-tjänstens många problem och dels på att klubben saknade erforderlig materiel. Det blev den nye ordförandens uppgift att trots alla svårigheter skapa fram något av värde och utnyttja de möjligheter som syntes skymta i fjärran.

Och han lyckades. Det blev luft under vingarna i och med det första glidflygplanets tillkomst. Vad klubben nu äger av förstklassig materiel kan uteslutande skrivas på 50-åringens skaparkonto.

Ingenjör Bengtson är dessutom ordförande i Gotlands motorförening och ledamot i KAK:s Landsförbund, ledamot i KSAK:s styrelse, ledamot av stadsfullmäktige och anknuten till drätselkammaren i dess mångskiftande kommittéer och arbeten samt in-

nehär medlemskap och förtroendeposter i ett flertal föreningar.

Personligen är han en vidsynt och handlingskraftig man. *Sigurd Stensgård.*

Short Stirling

Härmed vill jag gärna uttrycka min tacksamhet till FLYG för de utmärkta skalaritningarna tidningen publicerat de senaste åren. Jag har byggt 20 av dem i skala 1:50. Modellen på fotot är dock inte utförd efter någon FLYG-ritning utan föreställer Short Stirling i skala 1:50.

Med flyghälsning
Carl Zuschlag,
Struer, Danmark.



CATALINA LEKER...

Forts. fr. sid. 11.

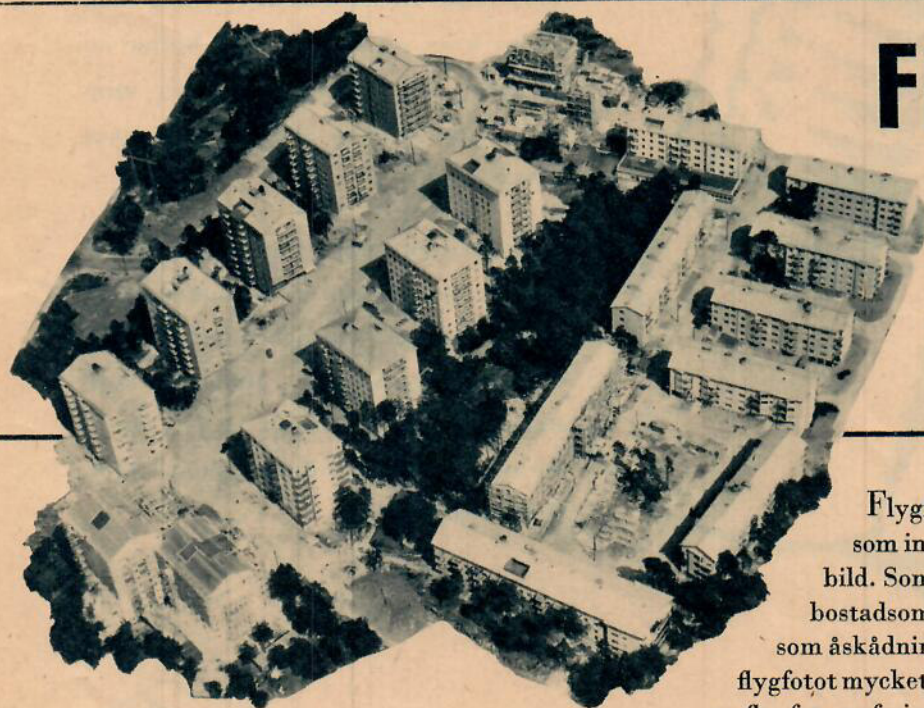
blommar går det ena planet efter andra, fyllt av lysande blommor till USA. En enda odlare, en dansk gamling som äger den strålande Jardin des Mil Flores i San José plockar årligen 15–20 000 orkidéer och han berättade

själv under en pratstund i trädgården att det är få av dessa som inte går flygvägen till USA.

Ännu ett långt hopp längre mot norr är en stor fraktmottagningsplats nämligen Mexiko, som importerar massor med kött flygvägen från Texas. De mörra och ganska dyra biffar som man får på de bättre hotellen i Mexico City kommer oftast från djur som slaktats i Texas, men det hänger mycket samman med den täta turistström som från USA drar till Mexiko, också den flygvägen. Turisterna gillar nämligen inte det mexikanska köttet. Där kan man för övrigt tala om verkligt låga biljettpriser i luften, kanske lägre än någon annanstans i världen. Man flyger exempelvis från Mexico City på en natt till New York — en tripp som är lika snabb som bekväm och som bara kostar 125 dollar. Det är oerhört billigt efter amerikanska förhållanden räknat.

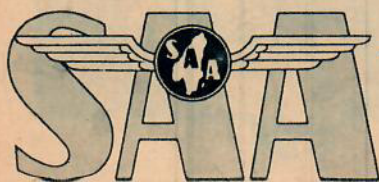
Den sydamerikanska kontinenten skulle inte kunna klara sig utan flyget och den kommer snart inte att kunna klara sig utan fraktflyget, som växer i omfång och turtäthet snart sagt med varje dag. Nya bolag bildas för enbart fraktflyg — man anser nämligen att det inte går bra att förena person- och fraktflyg därför att det ena då ofta blir lidande för det andras skull. Amerikanerna har dragit ned ett flertal fraktflyglinjer till Mexiko och Mellan-Amerika och fler blir det. Routenätet är redan nu så tätt att den sydamerikanska kalleten och gränslanden mot USA ser ut att vara inspunna i ett spindelnät. Personflyget leder men fraktflyget arbetar sig stadigt uppåt. Än så länge kanske det mest är de dyraste och mest ömtåliga varorna som är i majoritet — ädelstenar, kvalitetsstål, maskindelar, blommor och primörer — men den tid är inte långt avlägsen då även tyngre och mera skrymmande gods tas luftvägen. Början är gjord, balatalinjen på Amasonfloden och slakteriplanen till Mexiko visar vartåt det pekar.

Gunnar Frösell.



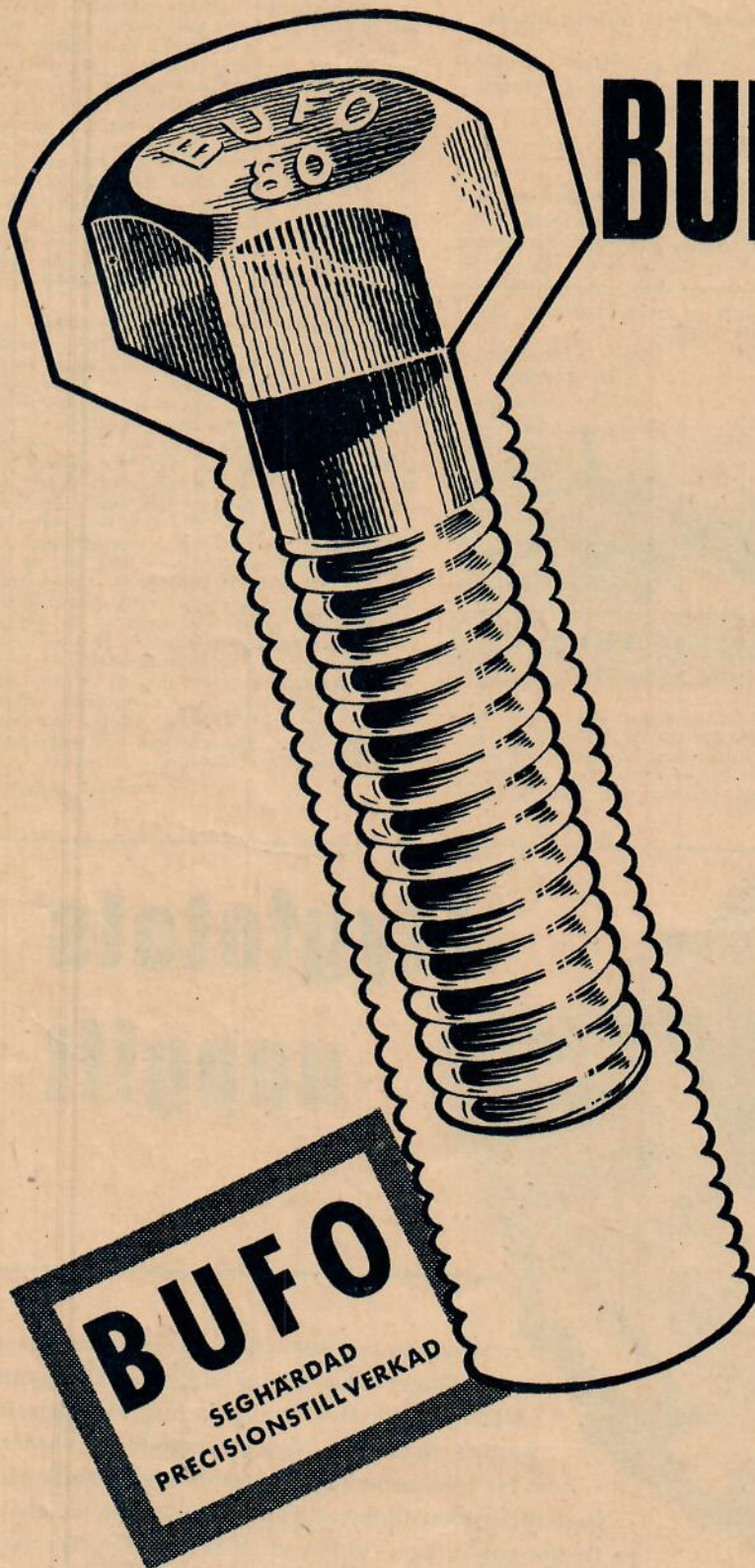
Flygfotots uppgift

Flygfotots stora värde är dess förmåga att som inget annat foto ge en klar och riktig totalbild. Som arkivbild, vid planering av vägar, nya bostadsområden o. dyl. är flygbilden ovärderlig som åskådningsmaterial. Även för reklamändamål är flygfotot mycket effektivt. Tala med SAA när Ni behöver en flygfotografering — vi har särskild avdelning för detta.



SKANDINAVISKA AERO AB

Mäster Samuelsgatan 18, Stockholm 7, Tel.: 23 50 80



BUFO-skruven

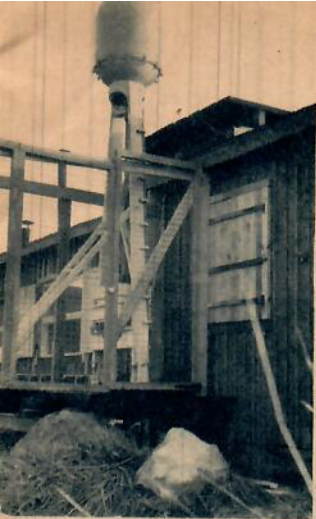
för styrka och precision

Tidsenliga konstruktioner ställa helt andra krav på skruvar och bultar än tidigare. Dimensionerna måste minskas, men styrkan skall ändå vara oförändrad.

Bufo-skruven uppfyller dessa krav. Den är kallpressad av prima svenskt specialstål och värmebehandlad med yttersta noggrannhet. Moderna konstruktörer välja därför helst Bufo-skruven, en kvalitetsprodukt från Hallstahammar.

BULTFABRIKS AB · HALLSTAHAMMAR





T. v.: Bromma har för någon tid sedan fått en radaranläggning och på bilden ses den originella roterande antennen. — I mitten: Genom att uppföra en ny tullbyggnad hoppades man kunna klara den värsta utrymmesbristen men redan nu är hyllorna och magasinen överfulla och man har måst placera stora travar utomhus. — T. h.: En grävska äter sig in i Kvarnberget som står i vägen för den nya förbindelsebanan.

BROMMA LEVER UPP!

Stratocruisern får landa på Bromma! Stockholm blir ändstation för Atlanttrafiken — i annat fall väntar hård konkurrens från ett amerikanskt bolag • Brommafältet utvidgas för 12 miljoner • ABA bygger jättehangar för Stratocruisers • Restaurang för 800 gäster • Fältbelysningen blir tio gånger kraftigare än solen!

Bromma flygplats står på tröskeln till en ny storhetstid som Skandinavien flygmöte och bas för Atlantflyget. Luftfartsstyrelsen har nämligen efter omfattande undersökningar nu kunnat konstatera att fältet kan ta emot även de av SAS' beställda Stratocruisers och därmed har den ännu för någon tid sedan halvt utdömda flygplatsen plötsligt blivit det skandinaviska Atlantflygets räddningsplan. SAS' nya 63 tons-jättar får visserligen inte starta och landa med full last — en flygvikt på 55 ton är det högsta man vågat gå med på —, men beslutet betyder i alla fall att Bromma åtminstone för fem år framåt kommer att spela rollen som de skandinaviska »drakskeppens» ändstation och hem; om fem år räknar man med att kunna flytta över trafiken till Halmjö, Därmed har också planläggandet av den kommande tunga Atlanttrafiken kommit i ett ur alla synpunkter gynnsammare läge och man får hoppas att förhandlingarna om att eventuellt förlägga »Stratofärkrässarna» bas till Sola i Norge eller Kastrup i Danmark får en lycklig lösning. Det har nämligen visat sig att norr-

männen knappast hinner bli färdiga med sitt Atlantflyg tills de första jätteflygplanen kommer och även om dessa skulle kunna landa på Sola så skulle man för den tekniska servicen vara tvungen att anlita ett amerikanskt företag. Danskarna har i Kastrup visserligen ett utomordentligt flygfält som dessutom i motsats till Sola ligger vid en livligt trafikerad luftfartsled, men även här är resurserna för den omfattande service som flygplan av Stratocruisers storleksklass fordrar än så länge otillräckliga.

Fullbordandet av de ursprungliga planerna på att göra Sola till det skandinaviska Atlantflygets ändstation skulle fordra en pendeltrafik Kastrup—Bromma, en sak som dock är mindre önskvärd i synnerhet när man vet att ett utländskt bolag under sådana omständigheter omedelbart öppnar en direkt flygförbindelse med Stratocruisers mellan New York och Stockholm. Vad detta skulle betyda i ren ekonomisk förlust är lätt att inse.

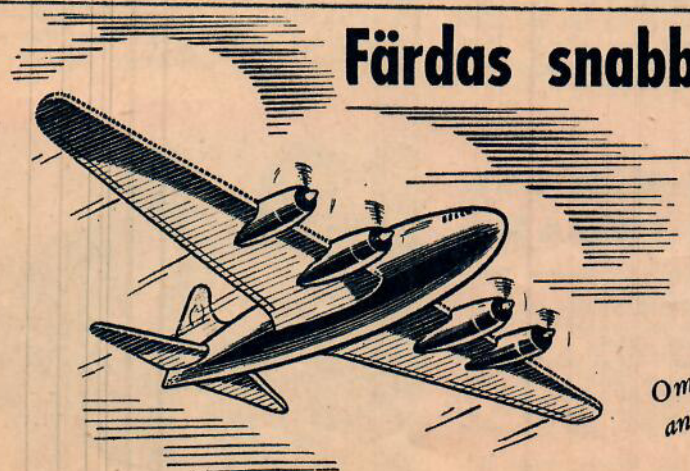
Bromma som bas för »Stratofärkrässarna» innebär även andra fördelar. Man be-

höver bara erinra om den oerhörda förenklingen av servicen när ABA:s färdigbyggda och prövade organisation — som för övrigt ända sedan SAS' start legat till grund för hela den skandinaviska Atlanttrafiken vilket man emellertid fortfarande tycks ha svårt att erkänna på sina håll — kan ta hand om flygplanen. DDL och DNL i all ära, men en serviceorganisation som kan mäta sig med ABA:s både vad erfarenheten och resurserna beträffar skapar man inte i en hast, och frågan är om de skandinaviska »drakskeppen» ens i USA kan få den service kommer att kunna erbjuda.

Den reducerade flygvikten för Stratocruisers vid trafiken på Bromma kommer inte att utgöra något allvarigare problem, upplyser man hos SAS. Planen kommer under inga förhållanden att gå fullastade från Stockholm eftersom man även måste ta passagerare i Kastrup eller Sola samt i Prestwick där man mellanlandar före hoppet över Atlanten. Flygvikten kan också reduceras genom att minska bränslelasten och tanka fullt först på första mellanlandningsplatsen.

(Forts. på sid. 25.)

Färdas snabbt, bekvämt, modernt...



men tag inga risker —
tag luftfärdsförsäkring i

FÖRSÄKRINGSBOLAGET

TRAFIK

specialbolag för trafikrisker



Ombud
anställas.

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



Den nya stationsbyggnaden på Bulltofta byggdes så sent som 1943 och anses som »den rymligaste och mest välldisponerade stationsbyggnaden i Sverige». Detta hindrar dock inte att bl. a. tullen fått det så trångt att man redan är tvungen att bygga en extra barack för att klara den skriande utrymmesbristen som det ständigt växande fraktflyget medfört.



Bulltofta har normalt minst 30 starter och landningar om dagen vilket innebär att man under vissa tider har fullt upp att göra i kontrolltornet med att hålla ordning på trafiken. Här ses trafikexpeditör **BORIS SJÖBERG** ge grönt ljus åt ett startande sportflygplan. — Nedan: Flygplatschefen, major **BENGT BERGMAN**, vid ingången till flygplatsförvaltningen.



SKÅNE MÅSTE HA EN STORFLYGPLATS

- *Bulltofta kan inte ta emot större flygplan än DC 3*
- *Under tjällossningstiden är hela fältet oanvändbart*
- *Större utvidgningar av Bulltofta är omöjliga*
- *Om vi inte snart får en skånsk storflygplats blir vi efter i utvecklingen*

Det svenska trafikflygets framtid och Sveriges ställning inom den internationella flygtrafiken har under den senaste tiden vid upprepade tillfällen givit anledning till oro. För närvarande ser det visserligen ut som om vi med ett nödropp skulle klara Atlanttrafiken tack vare att Bromma godkännts som landningsplats för Stratocruisern till Halmshöjden blir färdigt men därmed är endast ett bekymmer ur världen. Vi har också och inte minst den kontinentala trafiken att tänka på och på den fronten ser framtiden just nu inte särskilt lysande ut. Och orsaken till alltsammans är helt enkelt att vi inte varit ute i tid och skaffat oss flygplatser som motsvarar de krav som det moderna trafikflyget ställer.

Den viktigaste flygplatsen för våra förbindelser med kontinenten är och har alltid varit Bulltofta. Över den skånska flygmetropolen dirigeras praktiskt taget hela

den svenska passagerar- och fraktrafiken på kontinenten och flera utländska bolag har använt Malmö som mellanlandningsplats. Genom sitt geografiska läge har Bulltofta också haft rent naturliga förutsättningar att bli en viktig knut i det internationella flyglinjenätet men på sista tiden har vissa tecken börjat peka på att denna ställning är på god väg att glida ur händerna på oss. Trafiken har under de senaste åren fått proportioner som man aldrig vågat räkna med. Bulltofta har för närvarande över 30 reguljära starter och landningar om dagen, men här liksom på de flesta andra svenska trafikflygplatser har ingenting gjorts för att tillgodose flygets ökade krav.

I fråga om byggnader, hangarutrymmen och serviceverkstäder är Bulltofta visserligen en av våra lyckligast lottade flygplatser och trots den livliga trafiken klarar man sig rätt bra men den springande punkten är

GUNDER HÄGG BLIR FLYGARE

Gunder Hägg skall inom närmaste framtiden ta privatflygcertifikat.

— Jag har alltid tyckt det är roligt att flyga och nu tänker jag ta certifikat själv, berättar Gunder för FLYG:s medarbetare som besökt honom i hans sportaffär i Malmö. Det får visserligen räcka med Ercoupe-certifikat, att ta riktigt A2 har jag inte tid med och huvudsaken är ju att man kommer i luften och får spaka själv.

På bilden t. h. ses Gunder Hägg tillsammans med sin gode vän disponent Arne Johansson efter en Ercoupe-träpp.





T. v.: Avdelningsföreståndaren vid flygtullkontoret på Bulltofta, tullkontrollör E. J. CARLSSON, har varit med ända från den blygsamma starten 1926 och vet berätta många både spännande och roliga historier om smuglingsförsök och annat som hänt under åren. — T. h.: Fyra DC 3:or samtidigt på stationsplattan är en rätt vanlig syn på Bulltofta.

själva flygfältet. Här har man bl. a. inga permanentade banor och den längsta start- och landningssträckan är endast 1100 meter. Detta innebär att större flygplan än DC 3 inte får landa på Bulltofta.

— Flygplatsen är alldeles otillräcklig redan för nuvarande förhållanden, förklarar också flygplatschefen, major *Bengt Bergman*, och Bulltofta kan nog anses ha spelat ut sin roll som »storflygplats». För att åtminstone hjälpligt hålla igång det hela skall fältet inom den närmaste framtiden utvidgas något så att man i en riktning får en start- och landningssträcka på 1300 meter. Dessutom skall tullen som för närvarande har den värsta utrymmesbristen få ett par baracker. Men detta kommer nog också att bli allt som skall göras i utvidgningsavseende ty meningen är ju att Malmö om några år skall ha en ny flygplats. Det finns två olika förslag om var detta fält som skall bli en verklig storflygplats skall ligga. Flygplatsutredningen har föreslagit Trolleberg söder om Lund men Malmö och de Sydsvenska industrierna vill ha den till Klagshamn söder om Malmö. Det har ända sedan tanken om ett skänkt storflygfält kom upp varit vissa meningsskiljaktigheter i denna fråga och diskussionens vågor har tidvis gått mycket höga men nu verkar det som om man inte längre brydde sig så mycket om var fältet skall ligga, huvudsaken är att det kommer till fortast möjligt. Och att vi här nere i Skåne verkligen behöver en storflygplats behöver nog inte närmare framhållas. Som förhållandena är nu kan det inte fortsätta — eljest riskerar vi att hamna vid sidan om det internationella flyglinjenätet.

Så långt Bulltofta-chefen, major *Bergman*. Inne på tullexpeditionen hittar vi tullkontrollör *E. J. Carlsson* som varit med
(Forts. på sid. 22.)

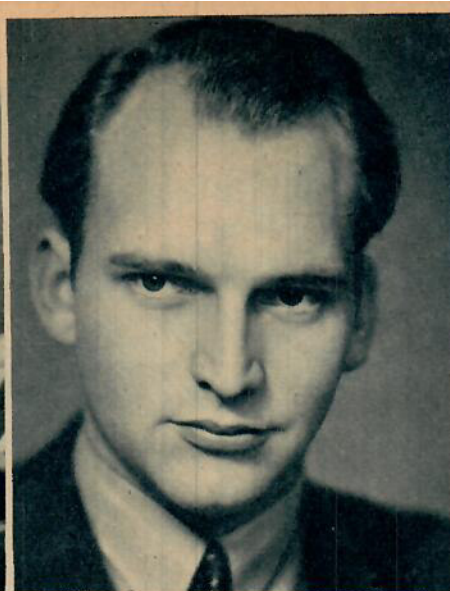


Ovan t. v.: ABA:s biträdande stationsschef på Bulltofta, *GORDON PALMQUIST*. — Ovan t. h.: Fältets nyanskaffade riktningssändare för den längsta landningssträckan är målad enligt ICAO:s bestämmelser i vitt och orange. Nedan t. v.: Även en hel del mindre flygbolag har sina »fillaler» på Bulltofta. Här ses flygmekanikerna *ALLAN INGELSSON* och *SVEN DUNER* pyssla om Svensk Flygtjänsts målbogseringsplan, en Miles Martinet. — Nedan t. h.: Stationsingenjören vid ABA:s verkstäder, *B. O. NORSTRÖM*.



Nedan t. v.: Bulltofta är en viktig anhalt för fraktflygplan till och från kontinenten. Här lastas maskindelar från Atlas Diesel i Skandinaviska Aeros Regulus för vidare befördran till Basel. SAA:s Malmö-representant, *RAGNAR BERGERS* (stående på lastflaket) övervakar lastningen och i dörröppningen står mekaniker *TURE CARLSSON* färdig att ta emot det tunga godset. — Nedan t. h.: En av ABA:s gamla trotjänare, Ju 52:an »Norrländ» har efter välförriktat värv fått njuta av ålderdomens lugn och ro på Bulltofta.





T. v.: Disponent K. G. BERTMARK lämnar sin De Soto på Bulltofta och kliver i den »flygande bilen» Ercoupe iklädd portfölj och fru (sittande i flygplanet) för att göra en liten affärstripp.
— T. h.: Direktör ARNE FAHLSSON.

TVÅKONTROLLSYSTEMET

populärt bland flygande affärsmän

Första ensamflygningen efter fyra timmar i DK och certifikat efter 15 timmar! Så enkelt och snabbt går det numera att bli privatflygare om man tar det s. k. »Ercoupecertifikatet». Luftfartsstyrelsen godkände detta specialcertifikat i våras och sedan dess har bl. a. Ostermans Aero i Malmö haft en flygskola igång som under hela sommaren spottat fram Ercoupe-flygare.

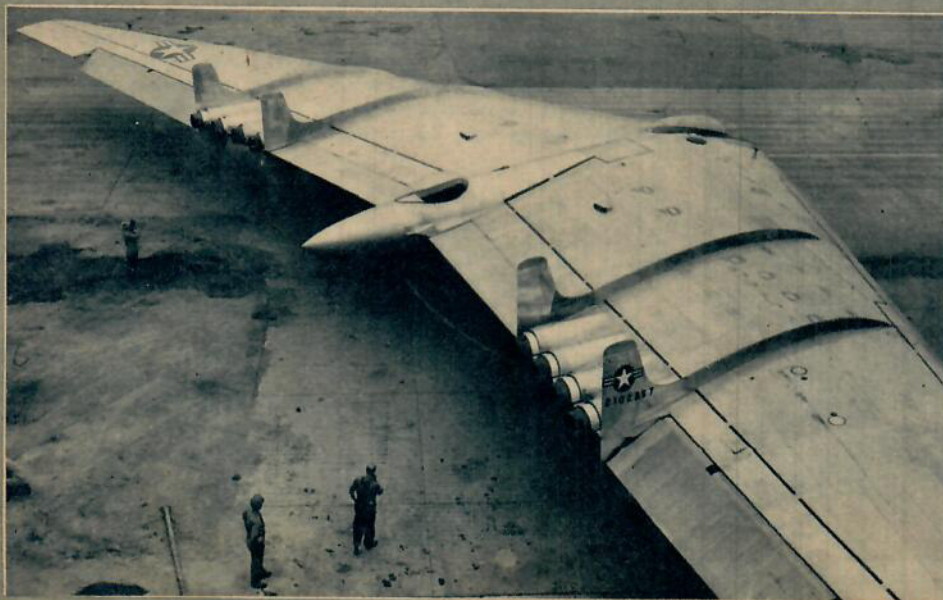
En av de första som utexaminerades från denna skola är disponent P. Gummeson i Höganäsbolaget. Eftersom han är en jäktad affärsman utnyttjade han förut ofta trafikflyget, men under en resa i Amerika för någon tid sedan fick han också upp ögonen för vilka fantastiska möjligheter ägandet av

ett eget plan innebär. Disponent Gummeson råkade vara i USA just vid tidpunkten då den stora järnvägsstrejken utbröt och då kom han på idén att hyra en Ercoupe med förare och på det sättet kunde han snabbt och bekvämt ta sig fram överallt. Från Amerika-trippen återvände han sedan med den fasta föresatsen att fortast möjligt skaffa sig certifikat och redan innan han hade papperen i ordning hade han också köpt sig en Ercoupe. Och nu funderar han redan på att för Höganäsbolagets räkning låta bygga ett flygfält i närheten av fabriken.

— Tvåkontrollsystemet är ju flygets columbi-ägg direkt, säger disponent (Forst. på sid. 22.)

”VINGEN” FÅR REAKTIONSDRIFT

Den väldiga amerikanska flygande vingen — bombplanet XB-35 — håller nu på att byggas i en reaktionsdriven version betecknad Northrop YB-49. I stället för de sex Wasp Major-motorerna har XB-49 åtta stycken reaktionsaggregat av typen General Electric J-35 med vardera 1,8 tons dragkraft. YB-49 har en spännvidd på 52,4 m, en längd av 16,2 m och en flygvikt på något mindre än 95 ton. Den stora bränsleförbrukningen för de åtta reaktionsmotorerna ger YB-49 en någon kortare flygsträcka än XB-35 men i gengäld höjs hastigheten ganska avsevärt.



I Belem do Pará vid Amasonflodens mynning träffade jag en amerikansk bankir. Vad han heter kan göra detsamma, han var ursprungligen österrikare och flydde för Hitler till Holland för att än en gång bli tvungen att fly till Sverige, då stormfloden från öster bröt in. Från Stockholm kom han till New York och nu stötte vi på varandra i Belem — en het och rätt hemsk stad som bara går tillbaka medan förfallet sprider sig och möglet klättrar ända upp i kyrktornen.

Vi blev vänner över ett glas öl på baren i Grand Hôtel, som inte har mycket gemensamt med sin namn i Stockholm, som han hade ett mycket livligt minne av. Men det fanns en frysanläggning och den försonade mycket i en stad där dagstemperaturen ibland närmar sig 40 grader och ibland över det strecket. Belem ligger ju bara några

CATAL

mil söder om ekvatorn och då bör det ju vara hett.

Min vän Paul kom emellertid till New York och fick där som delägare i en stor importfirma rätt mycket med Brasilien att göra, mest med balata. Balata är ett gummiliknande råmaterial som kommer till stor användning i maskinindustrin och det förekommer i ganska stor mängd i nordligaste Brasilien bl. a. på gränsen till Franska Guyana, dit några av Amasonflodens nedre tillflöden når. Balatan tappas ur träden och transporteras sedan med flodbåt ned till Amazonas och vidare till Belem, där den skeppas. Men det är tidsödande transporter.

Nu hade han rest till Belem för att undersöka ett uppslag, som New York-firman tyckte var värt att ta vara på. Varför inte transportera den med flyg i stället. Bolaget hade tre Catalinaflygbåtar på hand, och nu gällde det att ta reda på om de kunde användas. Jag fick vara med på överläggningarna på ett hörn, och planerna verkade vara ganska intressanta.

En flodbåt behöver tre, fyra månader att göra resan Belem-balatadistriktet och åter och kunde inte ta stort större last än något

Hata flygplats i Curacao.





T. v.: Den södra armen av Amasonfloden, Rio Par , med Ilha de Marajo långt bort i bakgrunden. Marajo  r 250 km lång och 150 km bred.
— T. h.: Flygplatsen La Guaira i Venezuela.

NA LEKER LASTB T I NEDRE AMAZONAS

Från Balata till Belem tar det tre timmar med flyg — med båt tar det tre veckor. Texasbiff flygs till Mexicos 2.000 lyxhotell och orkidéer g r luftvägen från Costa Rica till USA.

hundratal ton. Det blev på så vis mycket dyrbar frakt. Med en Catalina gjordes färden på lika många timmar, varför flygbåten skulle kunna starta tidigt på morgonen, lasta in sex ton och vara tillbaka samma dag. Med två flygbåtar skulle man kunna gå i daglig trafik och på fyra månader transportera ned ett tusental ton balata, och den siffran var ändå mycket försiktigt i underkant. Brasiljanaren som var med räknade på att sätta in dubbla antalet flygplan och tre- eller fyrdubbla fraktm ngden genom att gå tätare turer. Någon särskild stationstj nst behövdes inte i balatadistriktet eftersom planet hela tiden kunde stå i förbindelse med Belem eller Cayenne och få v derleksutsikterna f r flygstr ckkan utan omgång.

Vid första påseendet s g det hela ju rätt vansinnigt ut, men när de sedan började räkna fann de att det skulle löna sig. Tid  r pengar och mycket tid är mera pengar, sade Paul, och vi kommer att tjäna på den här affären.

Vid det här laget  r väl balataflyget redan i gång. Gada brasileiro   um Bandeirante! — varje brasiljanare  r en upptäckare — säger man i Brasilien, kanske med en lätt överdrift eftersom klimatet medför en viss benägenhet att inte förta sig i onödan. Men flyget har tagit hand om slagordet och f r det med desto större rätt vidare. Och flygbåtar på Amasonfloden  r ingen nyhet — Panair do Brazil har länge flugit den 1 300 km långa str ckkan Belem—Manaos — som också ligger i Amazonas nedre lopp! — med flygbåtar f r både frakt och passagerare liksom man i stor utsträck-

ning tagit flyget i anspråk för transportererna från  delstensf lten till Rio — allt affärer som är verkligt l nande.

Fråga är om inte fraktflyget kommer att få allt större betydelse för Syd- och Mellanamerika. I Willemstad på Curacao växer inga grönsaker, åtminstone inte så mycket att det lönar sig att tala om det. Närmaste grönsaksland ligger 310 km bort i Venezuela, och fortfarande seglar venezuleanska skutskeppare med grönsaker och bananer till Curacao, en färd som tar från ett dygn till ett och ett halvt. Att de inte är helt friska efter den resan säger sig självt. Nu åt jag p nf rska grönsaker, som plockats natten före och med KLM flugits från Trinidad till Hato på Curacao tidigt på morgonen. De blev ju litet dyra förstås, men på en  , där allt är fyra—fem gånger så dyrt som i Holland,  r några tiotal cent inte något att tala om.

Planet från La Guaira i Venezuela har också rätt ofta betydande laster av frukt och grönsaker med sig, men det är ett linjeplan och där måste frakten komma i andra hand efter passagerarna. Men trafiken  r livlig och också denna v g kommer det mycket gott och närande genom luften.

Från San Jos s flygplats i Costa Rica g r många och dyrbara flygfrakter, främst till Förenta staterna. Costa Rica kan skryta av att vara världens kanske artrikaste land, då det gäller orkidéer, och då orkidéerna

(Forts. på sid. 5.)

Den berömda kilometerpelaren på Hato, Curacao.





»Han för vida som jagande falk» kan man mycket väl säga om både Viking I och Sefyr — Stockholms-Tidningens reportageplan — som fördes av nuvarande majoren i flygvapnet ÅKE SÖDERBERG (t. h.) och i vilket den i högsta grad flygande reportern BESON (Birger Brinck) halvt om halvt bodde i flera år.

Nästan på dagen fem år — från oktober 1931 och till samma månad 1936 — tjänstgjorde nuvarande majoren i svenska flygvapnet Åke Söderberg som Sveriges förste »stamanställda» reportageflygare. Den tidningsläsande allmänheten minnar sig säkerligen fortfarande åtskilliga av de djärva och våghalsiga nyhetsflygningar som den unge piloten lyckligt genomförde under de åren först med gamla *Viking I*, som »avled» en stormig höstkväll på en åker i Enköpingsstrakten och blev småmulor och sedermera med reportageplanet *Sefyr*. De var talrika ty de var legio och om Åke Söderberg kan man mycket väl i sammanhang-

et citera Tegnér's ord om en annan viking »att han for som jagande falk».

Han kuskade Östersjön runt via Finland — Randstaterna — Polen — Tyskland — Danmark och Norge. Det var redan 1931. 1933 förde han *Viking Europa* runt efter routen Stockholm — Köpenhamn — Hamburg — Bremen — Berlin — Stettin — Danzig — Warszawa — Breslau — Prag — Wien — Budapest — Zagreb — Venedig — Rimini — Rom — Pisa — Cannes — Nizza — Lyon — Dijon — Paris — Abbeville — London — Lympne — Amsterdam — Hamburg och tillbaka till Stockholm. Han jagade spökygare i 40 minusgrader i

Norrland kring årsskiftet 1934, stack emellan med ambulansflygningar och räddade livet på folk. Han förde bilder från förlovingen och furstebrylllopet i Coburg till en ivrigt väntande läsekrets, gästspelade vid idrottsevenemang i Åre och vid regattor i Sandhamn och Cowes. Över allt där det hände något var Åke Söderberg med.

Man kan bara beklaga att det ypperliga märket Beson, vars flitiga reseskivmaskin oftast klappade ned reportagen under flygningarna i *Vikings* eller Sefyrs »bakkärra» medan Söderberg satt vid spakarna aldrig hann fullfölja sina intentioner att skriva en bok om deras gemensamma äventyr i luften. Ty gissa att det skulle ha blivit läsning! Beson finns inte mer. Den fruktansvärda Hindenburg-katastrofen på Lakehurst utanför New York i maj 1937 satte en dramatisk punkt för hans inspirerade bana som flygande reporter av världsformat.

Men Åke Söderberg är i högsta grad *still going strong*. Man kan numera träffa honom som välbeställd major på Sveriges nyaste flygflottilj — F 18 i Tullinge. Liksom brodern Nils — generalen — är han

KLÄMD JÄTTE

I serien »Den flygningen glömmes aldrig» har TORSTEN FLODÉN denna gång sammanträffat med nuvarande majoren i flygvapnet ÅKE SÖDERBERG som på sin tid förde *Viking I* och *Sefyr* på dess vidsträckt reportageflygning runt om i Europa. Han har saker att b

en högst stimulerande bekantskap och han jävar ingalunda påståendet att Bengt Nordenskiöld gjort svenska flyget till vårt bäst klädda vapen och att svenska flygare utan undantag är bredare över bröstet än över magen. Han är lång, brunbränd och väderbiten, har en humoristisk glimt i ögonvrån och är enligt vad det förmåles en av våra allra bästa och mest omdömesgilla flygare. Dessutom är han en ypperlig berättare, li-



DEANNA FLYGER

Vid sidan om filmarbetet tycker Deanna Durbin bl. a. om att flyga. Hon hade inte mer än slutat sin senaste film — »Something in the Wind» — förrän hon flög hem till sina föräldrars lantgård i San Fernando Valley. Nu har även hennes far skaffat sig ett flygplan, en fyrsitsig Stinson. Under filmarbetet förblöder kontraktet Deanna att flyga, men så snart hon avslutat en ny film söker hon sig upp i luften. Våra bilder visar den vackra Hollywoodstjärnan tillsammans med sin far i San Fernando Valley.





MELLAN VÅGOR

rätta och hans skildring av en flygning från vinterolympiaden i Garmisch-Partenkirchen till Stockholm är en verkligt laddad historia. Sefyr skulle hem med bilder från den svenska femmilstrumfen, planet kom hem, men det satt sannerligen hårt åt.

tet ordknapp ibland kanske, mycket blygsam — som de allra flesta flygare — men en herre som ser ut att veta vad han vill och trofölen oftast får sin vilja igenom.

Över F 18 dånar blixtnabba jaktplan och ritar virvlande krumelurer mot en oktoberhimmel som är hissnande djup och blå och inne i sitt soliga arbetsrum med utsikt över fältet sitter major Söderberg och bläddrar i gamla loggböcker och gamla minnen för att ge FLYG ett bidrag till serien »Den flygningen glömmar jag aldrig». Då och då rycker det litet smittande i munvinklarna och ögonen får ett spelande uttryck.

— Ja, det var den gången... Och den gången... Och den...

Liksom Napoleon kan han säga: Kors har jag hunnit med allt det här. Men det har han tydligen: Loggböckerna talar!

— Jag minns att jag på den tiden kände mig som en provinsialläkare, säger han på tal om sina år som reporterflygare. Jag måste ständigt vara beredd för omedelbar uttryckning. Men »sjukdomsfallen var oftast högst roande, jag fick väl själv litet av journalistbacillen i blodet. Det gällde ju att hinna hem med bilder och med material. Att vara först! Kosta vad det kosta ville. Numera tycker man ju inte att det är så märkligt att en stor tidning håller sig med ett eget flygplan. Det är snarare märkligt om den inte har det. Men på den tiden var det

Här har Sefyr landat i den svenska fjällvärlden med BESON. På flygkroppens översida har man målat namnen på de storstäder man besökt: Berlin, Warszawa, Paris, Köpenhamn, Neapel o. s. v.

ju något av sensation. Det var nytt och allt nytt är som bekant roligt. Och det var dessutom ingen dålig skola. Man blev sannerligen ganska all round inte bara som flygare. Planet var ju så litet att man inte kunde ha med någon egen mekaniker, det fick man vara själv. Jag minns när Beson och jag jagade spökygaren i Norrbotten. Det var 40 grader kallt och det fanns inga hangarer i ödebygderna för vår kära Viking. Att få liv i motorn i den kylan var ett problem ända tills vi »uppfann» en värmekamin. Kraften hämtade vi i dubbel mening från ovan ty jag hittade på att medelst en strömledande gaffel åderlata kraftledningarna, vilket jag hoppas är preskriberat vid det här laget. Litet av en utbildad diplomat blev man också, ty inte så sällan var det ju totalt start- och landningsförbud på flygfälten i synnerhet under den mörka årstiden och det gällde att ändå komma både ner och upp. Att det fanns någonting som hette flygbart väder visade redaktionen i Stockholm den mest rörande okunnighet om och denna okunnighet måste ha smittat av sig på både Beson och mig själv.

— Det finns åtskilliga flygningar från de åren, som jag inte glömmar, fortsätter major Söderberg. Men särskilt en ändå. Den ägde rum under vinterolympiaden 1936. Sverige hade haft en stor dag i Garmisch-Partenkirchen. På femmilen hade svenskar belagt de fyra första platserna med Elis Wiklund som etta, Nisse Englund som tvåa, John Wikström som trea och Hjalmar Bergström på fjärde plats. Det var en sport-sensation så god som någon. Jag hade Sefyr stationerad i München, ty tidningen hade tydligen på känn att någonting skulle ske och det skedde ju också över all förväntan. För att klara hemflygningen av bildmaterialet och Beson hade jag sagt att jag ville ha båda delarna på flygfältet senast klockan 12. Först vid halvtiden kom Beson, att den akademiska halvtimmen inte

(Forts. på sid. 20.)



Demonstrationsflygningen i Glasgow utfördes i stark bläst vilket ytterligare stärkte intrycket av vilket värde Westlandhelikoptern har vid exempelvis räddningstjänst.



LUFTENS LYFTKRAN

Sikorsky demonstrerade nylingen sin Westlandhelikopter i England, närmare bestämt i Glasgows stora fotbollsstadion. 10.000 människor hade samlats för att beskåda den säregna »lyftkranen» med vilken man visade räddningstjänst, godstransport, zickzackflygning etc.





7 km från Heklas topp landade de två sportflygplanen och överraskades av att flösa ett relativt stort fält här uppe. — Infälld: Luscombe och Stearman på väg till Hekla.

VI FAR ÅT HEKLEFJÄLL

Till Islands fasta inventarier ingår ett fjäll med något ovanliga ovanor. Det är den 1447 m höga Hekla som efter 102 års vila har börjat spruta eld och lågor igen.

Naturligtvis skulle vi dit och titta på! Jag vill inte påstå att vi var välutrustade när vi antrade de båda planen som gemytligt puttrande väntade oss på Reykjaviks flygfält. Chefsinstruktören för Islands segelflyg *Helgi Filipusson* samt den lugne och trygge piloten *Magnus Gudbrandsson* (Maggi) tar plats i en Stearman Kaydet. *Arni Fridjónsson* och jag (svensk av födsel och ohejdad vana, så när som på det sista året) tränger ihop oss i en Luscombe Silvaire.

Kl. 18.30 släpper landningsställen kontakt med den 2000 m långa startbanan och efter en vänstersväng över stan vändes nosen mot ett större grådaskigt moln vid horisonten.

En stund tidigare hade en Piper Cub startat med samma mål och avsikt som vi, nämligen att landa och övernatta vid Heklas fot, men som vi senare fick veta hade den tvingats nödlanda 20 km från Hekla sedan den varit inne i fallvindar och luftgropar som var så häftiga att de ombordvarande slog huvudena genom kabintaket när luftcirkusen var som värst.

Snart kan vi tydligt se hur rök, aska och ånga bolmar upp ur kratrarna och på vissa

ställen även eldslågor. I närheten av en fjälltopp får även vi kämning av kastvindar och luftgropar så att det bara säger smack när vi når botten på dem. Vi har nu förlorat kontakten med Stearmannen som med sina 225 hästar inte kan trivas med vår makliga promenadtakt.

ut, men just då kommer Stearmannen svepande förbi och Luscomben tar ett glädjesprång ur en luftgrop och följer efter i spåret som en smäländsk stövare, för Maggi och Helgi var här premiärdagen och de känner terrängen.

Arni drar på gas och snart har vi nått den bergsrygg där Stearmannen försvann och si, där på andra sidan rullar vår Stearman fram på det mest förtjusande fält man kan tänka sig, och efter ett inspektionsvarv följer vi hans exempel. Vi har nu landat på ett avstånd av 7 km från Heklas topp och den första överraskningen sedan vi klättrat ur planet är fältet. Så pass stort, jämnt och hårt hade vi inte kunnat tänka oss det. Den

Sture Borghem, en svensk sportflygare som vistas på Island, berättar här om hur han och tre andra sportflygare landar vid Heklas fot, inte får igång maskinerna igen utan tvingas övernatta och därmed blir de första flygarna i Islands historia som rapporteras som saknade. En munter historia om sportflygarhändelser på sagoön i Ishavet.

Heklas mäktiga röksvamp har vi nu långsides och sökandet efter det naturliga landningsfältet börjar. Efter en stunds cirklande ger vi upp sökandet och beslutar oss för att landa i en dalgång som ser slät

andra överraskningen är Hekla som hälsar oss med en dunderskräll så marken skälver. Vinden är hård och bitande kall, trots att det endast är ett fåtal frostgrader. Sedan vi förankrat planen så gott det går sätter vi kurs på Hekla i den tilltagande skymningen.

Hårt fastklämd under min vänstra arm befinner sig en påse innehållande ett kilo fikon vilket utgör vår enda proviant, plus en packe Camel och en halv ask tändstickor. Att vi är så dåligt utrustade med proviant beror på att förslaget till färden uppkom en halv timme före starten och vår mening var att återvända strax efter gryningen. Vi traskar på, uppför berg och nedför berg (mest uppför) och efter varje bergstopp som vi når så visar det sig att det är ännu en upphöjning som skymmer utsikten, men med hjälp av tålmod, envis-

(Forts. på sid. 26.)

T. v.: De båda planen bortbogserade i lä av berget. — T. h.: Med hjälp av »pastorsexpeditonen» har Sigge fått fyr på blåslampan.





Gustav III med kronprins Gustav Adolf i förgrunden till vänster. Professor Willeke demonstrerar ballongen för drottningen. (Samtida kopparstick.)

SVERIGES FÖRSTE FLYGARE — EN KATT

Sedan de båda bröderna Montgolfier sommaren 1783 byggt den första varmluftballongen och professor Charles i augusti samma år den första vätgasballongen, spred sig intresset för flygning från Frankrike som en löpeld ut över världen och nådde på mycket kort tid även vårt land.

Redan i januari 1784 var man i Stockholm i full färd med en penninginsamling till en »aerostatisk machines», d. v. s. en luftballong. Den drivande kraften bakom företaget var det sjuttioåriga riksrådet greve Carl Fredrik Sheffer, som ännu i höga ålderdomen brann av verklig entusiasm för allt nytt. Bland bidragsgivarna märktes medlemmar av kungahuset, hovmän, ämbetsmän och främmande diplomater. Ballongbygget anförtroddes åt Göran Karl Silverhielm, löjtnant vid Kungl. Livgardet, och fysikern John Carl Willeke, och så kunde fram på sommaren arbetet sättas i gång.

(Forts. på sid. 27.)

Englands största flygbåt

Englands största flygbåt, den fyrmotoriga SHORT-SARO-SHETLAND, sjösattes i Rochester helt nyligt. Planet som kan ta 70 passagerare har byggts hos Short Bros i Rochester. Spännvidden är 45,75 meter, längden 32,9 meter och flygvikten 59.000 kilo. Toppfarten är 425 km/t och flygsträcken med 3.500 kg last och med en fart av 295 km/t 7.440 km.



T. h.: Flyglottajobbet blev genast en stor succé för Flygvapnet. 350 ansökningar strömmade in. I somras kunde endast 240 få utbildning, men nästa sommar blir det fler kurser.



T. v.: Skånskan EWY NILSSON och Stockholmsflickan GERD CARLSTEDT fick sin utbildning i Ängelholm i somras.

FLYGLOTTAJOBDET BLEV SUCCÉ

Flyget har sitt grepp om allmänheten, inte minst om kvinnorna — det är en erfarenhet som Flygvapnet gjort förut och som bekräftades ännu en gång då man startade utbildningen av flyglottor. Den 1 januari i år blev det en särskild flygsektion inom lottaoöverstyrelsen och i somras var det två flyglottakurser i gång, en i Uppsala med 150 elever och en i Ängelholm med 90.

(Forts. på sid. 23.)

Eskaderchefen överste RAMSTRÖM delar ut betygen vid avslutningen på Ängelholmsskolan.



T. v.: Signalutbildning ingår bl. a. i lottornas arbete.



T. h.: Under serg. EIJERBLADS ledning får lottorna lära sig teletypesignaler.





Ett norskt taxiplan av typ Faltchlld UC-61K tillhörigt A/S Lufttransport i Aalesund. Planet är utrustat med helmetallflottörer, vilka konstruerats och byggts av Norsk Flyindustri A/S på Fornebu.

NORGE KOM FÖRST

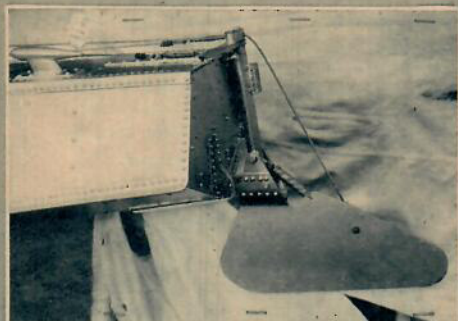
De första helmetallflottörer som konstruerats och byggts i Skandinavien levererades för någon tid sedan av den norska flygplanfabriken Norsk Flyindustri A/S till taxi- och charterflygbolaget A/S Lufttransport i Aalesund.

Det kan knappast betraktas som en tillfällighet att Norge blev det första skandinaviska land som framställer helmetallflottörer av inhemsk konstruktion. Visserligen pågår i Sve-

tioner. De helmetall-*»tofflor»* som under kriget tillverkades i stort antal för våra sjöspaningsplan av typ Saab-17BS var av modifierad Edo-typ och byggda på licens av AB Högglund & Söner i Örnsköldsvik. Den finska Karhumäki-firmans flottörproduktion har som bekant endast omfattat träkonstruktioner.

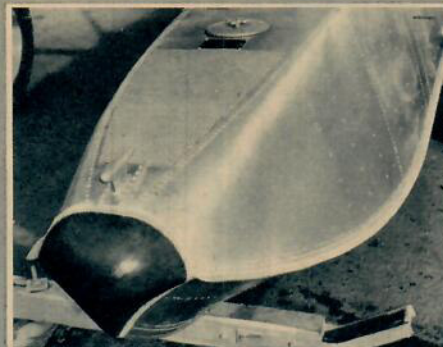
Norges långa kust och landets ytterst begränsade flygfält har givetvis bidragit till att stimulera intresset för sjöflyg och landets nödvungna intresse för sjöflygning har naturligtvis underlättat startandet av den inhemska norska flottörproduktionen.

Norsk Flyindustri A/S — eller Birger Hönningstad & Co som firmen tidigare hette — är för närvarande det enda bolaget i Norge med tillräckliga ekonomiska och tekniska resurser för ett så komplicerat ar-



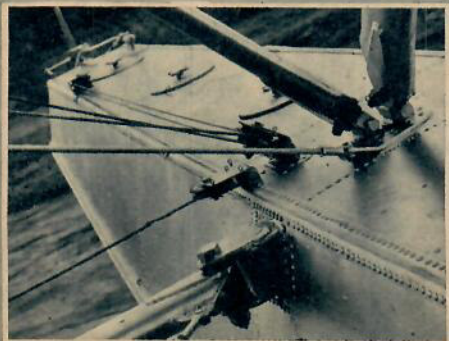
Ovan: Vattenrordren på flottör NF-1330 är elastiskt kopplade till planets sidoroder och kan fällas upp vid start och landning. — T. h. Norsk Flyindustri's helmetallflottör NF-1330 sedd rakt framifrån.

rige ett intensivt arbete på flera linjer inom flottörfabriken, men någon serietillverkning av svenskkonstruerade flottörer har ännu inte kommit i gång. De flottörer som tidigare byggts här i landet har uteslutande varit licensbyggda utländska konstruk-



Det s. k. distansröret mellan de båda flottörerna är utvändigt monterat till flottören via en flottörbro som är utformad som ett gaffelbeslag.

bete som tillverkning av helmetallflottörer. Under civilingenjör Birger Hönningstads erfarna ledning har firmans lilla men skick-
(Forts. på sid. 24.)



J 21
blir

Det propellerdrivna Saab-jaktplan
utrustning vid Kungl. Göta (F 9),
(F 15) flygflottiljer, kommer inom
borgs (F 7) flygflottilj i en attach
rustning för bombfällning och ra

21



*J 21A, som för närvarande är standard-
ungl. Kalmar (F 12) och Kungl. Hälsinge
scort även att tillföras bl. a. Kungl. Skara-
ersion kallad A 21. Med undantag för ut-
tskjutning blir A 21 identisk med J 21A.*



MED SISTA PLANET FRÅN BERLIN

Den krigsmålade Dakotan rusade fram över bana 31 på Bromma, lättade och lade sig i en elegant stigande sväng, planade ut och satte kursen söderöver. Jag var ensam i kabinen, vilket kan synas underligt, men mitt mål var Berlin och det var den 20 april 1945. Vad jag hade i Berlin att göra tio dagar innan kriget tog slut? Jo, jag reste som kurir för UD.

Hösten 44 hade jag upplevt Ungerns sista krampryckningar före den slutliga underkastelsen. I Tyskland hade jag vintern och våren 1945 kunnat följa den gigantiska maktkampens utveckling genom dess mest verkkningsfulla exekutiva instrument, »det vertikala kriget». ABA hade sedan länge slutat trafikera sträckan Stockholm—Berlin, men Lufthansa upprätthöll trafiken med gamla JU 52:or, byggda 1927 och som sett sina bästa dagar någon gång på trettio-talet i trafik mellan Tyskland och Teheran.

Dagen, eller kanske snarare läget, till ära hade man plockat fram en Dakota, ett lättvunnet krigsbyte från Tjeckoslovakien. Det kändes onekligen skönt med en maskin som hade någon högre marschfart än gamla JU:ans 180 km och som dessutom hade indragbart landställ. Allt under det bilden av det vårfagra svenska landskapet ideligen väx-lade under oss, satt jag och tänkte på föregående flygningar. Motorfel över Östersjön en mörk vinternatt, beskjutning av allierad jakt, landning på Tempelhof på natten och i dimma utan fältbelysning, men jag hade en tydlig känsla av att den här flygningen skulle bjuda på ännu mycket mera. Efter ett par timmar dök Bulltoftas gröna fält upp under oss och vi gick in för landning. Starten som egentligen skulle skett omedelbart efter tankningen uppsköts timme efter timme. Till slut frågade jag piloten vad som egentligen stod på. Han ryckte på ax-larna och svarade:

— Vet ni inte att Stortyskland plötsligt har blivit så förbannat smalt...

Han hade onekligen rätt för vår inflygningskanal till Tempelhof som gick mitt emellan den ryska och angloamerikanska fronten var inte många mil bred. Och när Tempelhof nu per radio meddelat att Berlin låg under ständiga bombanfall hade det varit ganska ogörligt att gå igenom. Vi höll krigsråd och beslöt starta nästa morgon kl 4. Starten gick programenligt. Vi svepte över Östersjön på två meters höjd och över Tyskland uppgick vår maximi-höjd till 50 meter. Det var en ganska obehaglig berg- och dalbana över trädkorpar och hus. Men efter en och en halv timme landade vi lyckligt och väl och mottogs av

En svensk UD-kurir berättar här för första gången i svensk press om den dramatiska natten före Berlins fall och hemfärden från Tempelhof till Bromma. En laddad skildring.

en ganska utvakad och morgonsömnig grupp tyska funktionärer.

Alla telefoner var ur funktion med undantag av en linje, som Gestapo lyckats hålla öppen. Jag fick nådigt tillstånd att ringa för att ordna med min avhämtning. När jag väntade på förbindelsen frågade jag en av gestapogossarna hur kriget gick. Han svarade »Ett ögonblick», gick fram till hangardörren och ställde sig att titta runt hörnet. Sen vände han sig om med ett brett grin över hela ansiktet:

— Tack fint, än är inte ryssen här.

Så även Gestapo kunde ha humor. Efter ett par timmar lyckades jag i alla fall ta mig in till stan och hade just ätit frukost, när den första artilleriprojektilen kom visslande och kreverade med ett öronbedövande brak. Det var onekligen en femetta, den tog mitt i Auswärtiges Amt.

Senare på dagen satt jag och pratade med några vänner, när den ene fann sig föranlåten uppsöka husets kombinerade bad- och toaletterum. Det var ett stort och luftigt rum med utsikt över vad som en gång varit ett elegant kvarter men nu bara bestod av ruiner. Plötsligt hördes det karakteristiska ljudet av ett flygplan som störtdyker och så precis i upptagningen knattret från hans kulspruta. Sekunden efteråt kom min vän utfarande med minst sagt oordnad klädsel och med ett obeskrivligt uttryck målat i ansiktet. Hans blixtsnabba avbrytande av

en förrättning som man vanligen har en stark önskan att bringa till ett lyckligt slut i absolut enskildhet, hade dock sin naturliga förklaring. Ett litet ryskt plan hade gått ner på låg höjd och lagt av en kulsprutesalva in genom fönstret, mitt framför fötterna på honom. Vederbörande kände sig djupt kränkt över vår hejdlösa munterhet och det var inga vackra ord han fällde om ryska jaktflygare.

På natten bodde jag i den utomordentligt välbyggda svenska legationsbunkern. Nästa dag hade ryssarna börjat tränga in i förstäderna, men trots detta kunde man på egen risk fortfarande bila omkring i staden. Vi lyckades t. o. m. skaffa bensin från ett motoriserat förband någon kilometer bakom fronten. Det var ett fullkomligt helvetiskt oväsen i staden. Luftvärn av alla kalibrar sköt utan avbrott, tunga artilleriprojektiler visslade, tjöt och kreverade, flygplanen utkämpade envig överallt ovanför den brinnande staden och störtade rykande ner bland ruinerna. Men rakt genom allt helveteslarmet skar Goebbels röst från bilradions högtalare, uppviglande, hotande, besvärjande och lovande det tyska folket den slutliga segern. Allteftersom dagen gick tilltog striderna i våldsamhet och framåt femtiden på eftermiddagen fann vi det klokast återvända till bunkern för att inte bli avskurna. Där hade man förresten förstaparkettplatser till luftstriderna över Tiergarten. Tyskarna hade tydligen förutsett vad som komma skulle för i god tid hade alla lyktstolpar mellan Brandenburger Thor och Siegessäule bortförts och här startade och landade nu vad som fanns kvar av Berlins jaktförsvär.

Det var meningen att jag nästa dag skulle flyga hem till Sverige med legationens post och så mycket av arkivet jag kunde få med. Det var inte många av oss som trodde att beredd på att bli tvungen att stanna och planet skulle kunna starta och jag var fullt uppleva den gigantiska kampens sista våldsamma skede.

Klockan 11 på natten ringde piloten från Lufthansa till Bunkern och meddelade att vi skulle göra ett startförsök kl 2. Jag sov några timmar och åkte sedan ut till Tempelhof.

(Forts. på sid. 20.)



BERÖMDA FLYGPLAN:

Lockheed Constellation

KLÄMD MELLAN...

Forts. fr. sid. 13.

förhindrade starten säger sig självt. Iväg kom vi. Efter någon timmas flygning mot norr märkte jag, att en av bensintankarna läckte och läckte svårt. Gå ned på flygfältet som låg i marschriktningen vågade jag inte. Komma ner hade visserligen inte varit någon konst, men väl att komma vidare. Tyskarna var redan då (februari 1936) misstänksamma och besvärliga och jag ville inte bli sittande. Alltså återvände jag till München, där läkan med berömvärd snabbhet tätades och varifrån vi startade på nytt vid tretiden på eftermiddagen. Vädrer hade tidigare varit något så när hyggligt, men nu mulnade det till. I tätta snöbyar dansade vi fram över mellersta Tyskland och när vi fram mot sjutiden på kvällen nådde Hamburg hade det blåst upp ordentligt. Vi var emellertid tvungna att gå ned för att tanka.

Vi hade emellertid inte hunnit mer än komma ned, förrän vi fick beskedet, att det var uteslutet för oss att fortsätta. Ausgeschloss, sagt på tyska och med hela Hitler-Tysklands makt bakom orden. Vädrer tillät det inte. Nu kände jag gudskelev en berömd tysk konstflygare, som råkade befinna sig på Fuhlsbüttel just då och som tydligen hade en hel del att säga till om. Jag framlade saken för honom. Han visade sig ha större förståelse för nödvändigheten av att Beson och jag kom vidare. Det blev nya »Verhandlungen» och slutligen en tveksam men dock tillåtelse för oss att starta.

Det gjorde vi i rykande snöbyar vid halvtåtiden på kvällen. Att orientera sig i snöglöppet var ogörligt. Jag flög på »känn» och det enda rogivande i situationen var att Beson som vanligt satt och snusade och sov bredvid mig som det goda barn han var. Han litade på Sefyr och kanske i någon ringa mån på mig. Så småningom lyckades jag hitta Lübeck, men stan passerades på »fel sida» och jag ändrade kursen och styrde ut över Östersjön. Snöbyarna hade nu upphört, men stormen snarare till än avtog. Någon horisont kunde jag emellertid inte skönja i diset och en konstgjord sådan fanns inte i den ganska bristfälliga utrustningen på instrumentbrädan. Äntligen skymtade jag några diffusa ljus för över. Det såg ut som en bondgård från luften tyckte jag och kände mig lycklig över att ha kommit in över södra Danmark. Men var det inte i snabbaste laget? Jo, sannerligen: bondgården visade sig vid närmare skärskådande vara en ångare, som rullade våldsamt i den höga sjön. Jag förlorade snart kännningen med den. tiden gick och Beson snarkade.

Men så plötsligt... För över skymtade jag ett fast ljus i fönstret: en fyr! Det verkade lugnande. Alltid någon hållpunkt. Jag styrde mot den, den blinkade så vänligt och välkomnande. Jag välsignade det danska sjökartverket, som hade placerat den just där för att den skulle visa mig vägen. Att jag i det ögon-

blicket inte riktigt visste vilken fyr det var och var den över huvud taget låg betydde mindre i sammanhanget. När jag väl nådde den skulle jag säkert snabbt kunna orientera mig. Den kom närmare och närmare. Och vänligare och vänligare blinkade den. Det var då det hände! Plötsligt kom det en störtskur över rutorna, de dröp av vatten och samtidigt hörde jag en kraftig smäll underifrån som om någon slagit till landstället med en kraftig plank. Jag minns att min första reflexion var: konstigt regnskur det här! Visserligen var det disigt, men sikten hade ju nyss varit klar åtskilliga kilometer. Jag firade ned rutan...

I samma ögonblick ryckte jag spaken rakt in i magen. Det var i absolut sista sekunden. Maskinen befann sig i en dal mellan två jättevägar. Nu... Nej, jag klarade vägskammen som kom rusande mot mig. Men inte riktigt. Den touchade landningsstället och vägskenmet yrd i i kabinen genom den öppna rutan. Jag såg Beson stryka ur ansiktet i sömnen, liksom han hade velat sopa bort en oangenäm dröm. Och så snarkade han vidare, den trygga Beson. De ögonblicken glömmar jag aldrig. Den måttlösa förvåningen och den måttlösa skrällen. Händelsen visar även hur förrädiska fyrrar kan vara. Man tycker att man funnit en fast och bra orienteringspunkt, man tar fasta på den, flyger efter den och vill liksom automatiskt hela tiden ha den »över motorhuv». Innan man vet ordet av har man förlorat i höjd. Talrika flygolyckor över Engelska kanalen i disigt väder har fått sin förklaring på det sättet.

Skummet som yrde in hade väl knappast trängt igenom de tjocka flygkläderna, men jag var ändå ganska fuktig närmast kroppen minuterna efteråt. Att jag gick upp på betryggande höjd och inte släppte höjdmätaren med blicken säger sig självt. Så småningom skymtade jag ett ljusgytter föröver till höger. Det växte och växte. Hittar jag ett likadant till vänster, så är jag mitt emellan Malmö och Köpenhamn, minns jag att jag tänkte. Jojomansan, Köpenhamn svek inte den gången. Strax efteråt landade vi välbehållna på Bulltofta. Först när vi var framme vid stationsbyggnaden vaknade Beson.

— Jag har sällan sovit så gott, sade han. Det var tusan vad vädrer mätte ha lugnat sig. Och de dumbomarna som inte ville låta oss starta från Hamburg.

— Hm, sade jag. Ja klyftigare svar kunde jag inte få ur mig just då.

Lika tryggt sov han, när vi någon timma senare mötte en rykande snöstorm i höjd med Strömsfors bruk i Småland. Vi flög som i mjölk över småländska höglandet, som inte är så trevligt för en natthugare i februari. Men när vi vid halvtvett-tiden på natten landade mellan en rad stallykter som ställts upp på isen ute vid Hägernäs var vädrer åter ganska klart.

Tre kvart senare satt vi på Stockholms-Tidnings redaktion och drack varmt kaffe med härliga bullar.

Happy landing!

Torsten Flodén.

MED SISTA PLANET...

Forts. fr. sid. 18.

pelhof. Det var en ganska besvärlig bilfärd med många krokarna och omvägar, då vi inte hade någon större lust att hamna mitt i gatu-striderna och bli avskurna. På fältet fanns inte en människa med undantag av flygplanets besättning och deras familjer, inklusive husgeråd, barn och hundar. Det var tydligen chansen att få evakuera sina familjer, som gjorde att piloten var villig ta risken av en start. Det var inga formaliteter att klara, det fanns ingen Gestapo, ingen tull och inga funktionärer och skönt var det, då varje minut var dyrbar. Fältet låg under artillerikoncentration, men vi hade en kort bana, som det åtminstone fanns viss chans att starta på utan att gå runt.

Så startade vi då. Det var klart månken och den syn som utbredde sig under oss när vi kommit upp på 30 meters höjd glömmar jag aldrig. Intrycket förstärktes av att man inte kunde höra någonting mer än det takfasta brummandet från Dakotas motorer. I öster stod det tunga ryska artilleriet och utspydde en oavbruten eldorkan, i väster blixtrade det angloamerikanska artilleriet, det tyska luftvärnet sköt som galningar och ovanför hade vi den ryska jakten och vad som fanns kvar av staden var ett flammande bål. Det var en kakafoni av färger av järn och stål och eld, en koncentration av kriget i all dess ohyggliga kraft. Man kände sig intig och maktlös som inför en naturkatastrof.

Vi dånade fram några meter över hustaken mellan krevader av alla de slag bort över den brinnande staden nordväst ut. Efter några timme landade vi på Warnemündes militära flygfält på grund av motorfel. Här släppte besättningen också av sina respektive familjer. Det tog några timmar att laga babordsmotorernas brustna oljeför, så jag hade god tid att se mig omkring. Bredvid en hangar stod tre Blücker Bestman uppställda med vardera tre små 25 kilos-bomber, en under kroppen och en under vardera vingen. Jag vände mig till en tysk underofficer och frågade vad meningen var med bomber under ett lätt skolplan. Han gav mig en föraktfull blick och svarade:

— Med de planen ska vi driva ryssarna ur Berlin inom tre dagar.

Det värsta var, att detta sades på fullt allvar, och ingalunda var något makabert skämt. Mållös av den tyska propagandas effektivitet ännu hade jag Dakotan för den sista etappen. När jag efter några timmar debarkerade på Bromma föll min blick på löpsedlarnas jätterubriker:

— TEMPELHOF ERÖVRAT AV RYSSARNA I DAG PÅ MORGONEN.

Vi flög till Teheran...

ABA-flygtelegrafisten »CHAS» OLSSON har sänt oss dessa bilder från ABA:s andra provflygning till Teheran helt nyligen. Bilderna visar fr. v. ABA:s representant i Teheran, en estländare. T. h. om honom står flygkapten V. WESTERMARK. — Per kamel kan man också ta sig från Jerusalem till flygfältet i Lydda. — Tredje bilden fr. v.: Svenske konsulns son i Jerusalem EDMUND LARSSON tillsammans med ABA:s flygvärdinna AGNELICA GOTTLIEB på hotell American Colony i Jerusalem. — Längst t. h.: Färdmekaniker »NELLE» SÖDERSTRÖM bors-tar skorna innan han ger sig ut i Jerusalems eventuella nöjesliv. Under stegen skymtar flygtelegrafist AKE GAGNER.

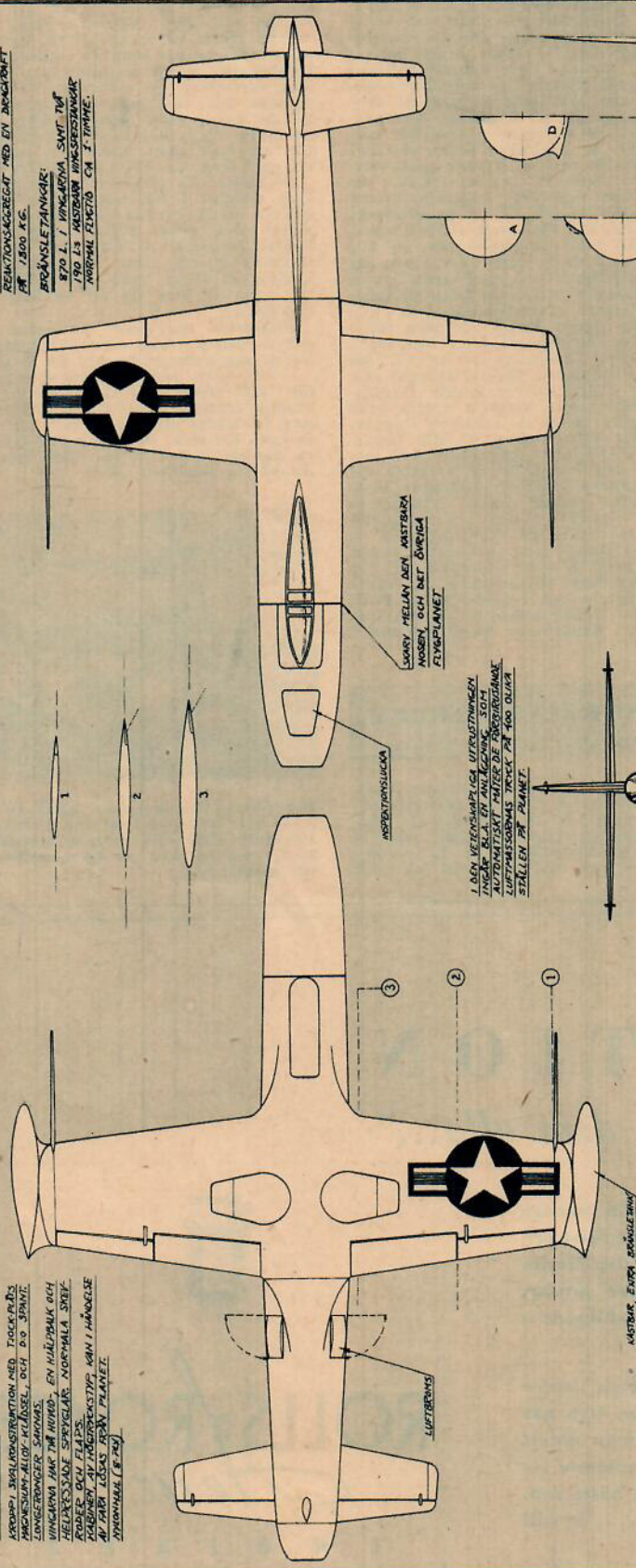


MOTOR:
ETT GENERAL ELECTRIC TS-90 (1-35)
REAKTIONSGÄRGET MED EN ARBETSTID
PÅ 1800 KG.

BRÄNSLETÄNGAR:
870 L. I HINGARN, SAMT TÅ
190 L. I HASTBÄN HINGSTÄNGAR
NORMAL FLYGTID CA 3 TIMME.

BESKRIVNING:

AKTORN, SVÄNGBESTYRT MED FÖRSTÄRKT
FÄRDSYSTEM, SVÄNGBÄR, OCH FÖR SVÄNGBÄR
VINGEN HAR TÅ HINGAR, EN HÅLLPÅR OCH
SÄTTEN FÖR SVÄNGBÄR, HÖRSTÄNG, SVÄNGBÄR
OCH FLÄNS
HASTBÄN, AV HASTBÄN SVÄNGBÄR, HÅLLPÅR
AV FÄR LÖSNAS HASTBÄN
HASTBÄN (8-74)



LOCKER MELLAN DEN HASTBÄN
HASTBÄN OCH DET ÖVRIGA
FLYGPLANET

I DEN VÄNDRÄTTIGA UTRUSTNINGEN
INGÅR BLÅ EN INKLINGNING, SOM
HASTBÄN SVÄNGBÄR, HASTBÄN
HASTBÄN SVÄNGBÄR, HASTBÄN
HASTBÄN SVÄNGBÄR, HASTBÄN
HASTBÄN SVÄNGBÄR, HASTBÄN

FÄRDSYSTEM:
PLANET ÄR HASTBÄN
SKYSTREAK, HASTBÄN MED HASTBÄN
HASTBÄN SVÄNGBÄR, HASTBÄN
HASTBÄN SVÄNGBÄR, HASTBÄN
HASTBÄN SVÄNGBÄR, HASTBÄN

KÄRNET I HASTBÄN SVÄNGBÄR
HASTBÄN SVÄNGBÄR, HASTBÄN
HASTBÄN SVÄNGBÄR, HASTBÄN
HASTBÄN SVÄNGBÄR, HASTBÄN

UTFALLD UTRUSTNING

HASTBÄN I UPPRÄTT LÄGE
STANDARDHASTBÄN
HASTBÄN SVÄNGBÄR, HASTBÄN
HASTBÄN SVÄNGBÄR, HASTBÄN

INSTRUMENT

INSTRUMENT

INSTRUMENT

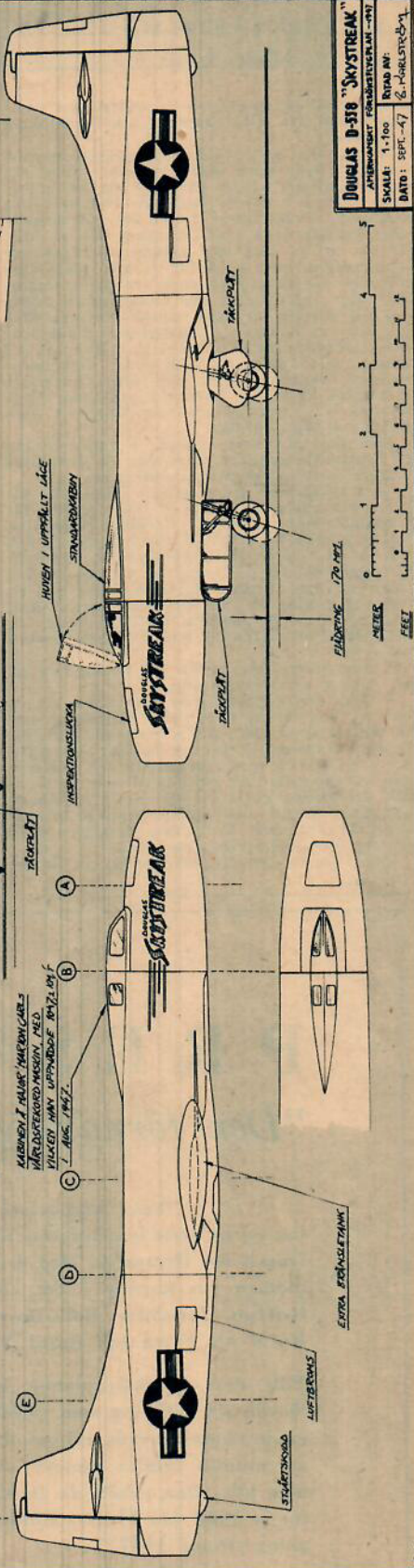
INSTRUMENT

INSTRUMENT

INSTRUMENT

INSTRUMENT

INSTRUMENT



FÄRDSYSTEM 170 M/L

METER

FEET

DOUGLAS B-330 "SKYSTREAK"
AMERIKANSKT FÖRSTÄRKT PLAN - 1947
SKALA: 1:100
RITAD AV:
DATE: SEPT-47
B. KARLSTRÖM

DOUGLAS SKYSTREAK

SKALA 1:100

Amerikanska marinflygets experimentjaktplan med vilket major Marion Carl den 26 augusti i år satte nytt världsrekord i hastighetsflygning med 1047,1 km/t.

Copyright
FLYG och Björn Karlström

SKÅNE MÅSTE HA EN...

Forts. fr. sid 9.

sedan 1926 då flygtullen upprättades i samband med att ABA startade sin verksamhet i Malmö.

När den nya stationsbyggnaden uppfördes 1943 hade man aldrig kunnat tänka sig att fraktflyget skulle utveckla sig så kolossalt som det gjort, berättar tullkontrollör Carlsson. Fraktgodset fyller för närvarande våra lokaler ända upp till taket och så fullt är det att vi inte kan stänga dörrarna ens över natten, men ändå får vi inte plats med allt och måste ställa stora travar utomhus. En liten uppfattning om vilka varumängder det rör sig om får man kanske om man tänker att vi enbart i tullavgifter inkasserar över 100.000 kronor i månaden. För att på något sätt lätta den skriande utrymmesbristen skall vi inom den allra närmaste framtiden få några baracker och med dessa hoppas vi kunna klara oss tills det nya packhuset blir färdigt.

Men på ABA som reglerar i andra ändan av stationsbyggnaden har man en betydligt ljusare mening om utrymmesfrågan.

I fråga om utrymmen är Bulltofta säkert den bästa flygplats vi har, tycker biträdande stationschefen, Gordon Palmquist. Fältet hör däremot till de absolut sämsta och blir t. ex. under tjällossningstiden fullkomligt oanvändbart på grund av att det på den tiden av året brukar förvandla sig till en enda stor sjö. Vi var för den sakens skull tvungna att i år inställa trafiken under en hel månad och likadant har det varit nästan varje år.

Någon större nöd tycks det heller inte gå på ABA:s serviceavdelning.

Kan trafikavdelningen bara klara sitt så kan vi nog klara upp vårt, försäkrar stationsingenjören vid ABA:s verkstad, ingenjör B. O. Norström. Vi har en hangar med 3.000 m² golvyta till vårt förfogande och i denna kan vi samtidigt få plats med sex DC 3:or och det räcker gott och väl. Enda felet med hangaren är att den saknar uppvärmningsanordningar, men även den detaljen skall ordnas inom närmaste framtiden.

Men även ur ren flygsäkerhetssynpunkt är

Bulltofta långt ifrån idealiskt som trafikflygplats. Kring fältet finns det ett otal högre och lägre fabrikksskorstenar som i synnerhet vid dålig sikt och i mörker utgör farliga masker. Vid sådana förhållanden kommer flygplanen i för landning på betydligt högre höjd än vid klar sikt med påföljd att sättningen sker långt ute på flygfältet och landningssträckan blir därigenom avsevärt kortare än vanligt. Är gräsfältet sedan vått och slirigt kan det bli rätt svårt med uppbromsningen. Man behöver bara erinra om Lommen-olyckan och den Liberator-krasch som hände under kriget då det amerikanska bombplanet kom lite för långt i landningen, bromsarna höll inte och skulle inte en hög jordvall kommit i vägen hade Liberatorn åkt igenom ett par trähus som stod strax bakom fältgränsen. Om man till detta ännu tillägger att den vanligaste startriktningen är mot staden och att denna ligger så nära fältet att man nästan omedelbart efter lätningen befinner sig över hustaken så är väl det mesta sagt om Bulltoftas förutsättningar som en knutpunkt i den internationella flygtrafiken. Flygplatsen kan givetvis aldrig fylla en sådan uppgift, redan de moderna flygplanens höga vikt sätter stopp på alla funderingar i den vägen, och därför kan man inte eftertryckligt nog framhålla hur viktigt det är att den skånska storflygplatsfrågan löses snabbt och efter sunda linjer. Ytterligare uppskov kan betyda att den internationella flygtrafiken tar sikte på Kastrup med en pendeltrafik på Malmö men en sådan ordning vill man ju helst försöka undvika. Vi har emellertid just från Köpenhamn att vänta en svår konkurrens och i denna väger Bulltofta för lätt — Skåne måste ha en storflygplats!

Reportage: Sven Salenius

TVÅKONTROLLSYSTEMET

Forts. fr. sid. 10.

Arne Pahlsson som tog sitt certifikat i september. Att jämföra en Ercoupe med ett konventionellt flygplan är ungefär som att jämföra en Ljungströmriggad segelbåt med en vanlig skuta. Manövreringen är ju oerhört mycket enklare men med detta vill jag dock

inte påstå att det är så lätt att flyga som en del vill göra gällande. Man har ju så många andra saker än själva styrningen att hålla reda på när man är i luften, som t. ex. flyghöjden, andra flygplan, landningen etc. Jag var klar för certifikat redan efter 12 timmar och vad jag sedan har flugit har för det mesta varit rena nöjesäktningen. Ännu så länge finns det för få flygfält i Sverige för att man skall kunna ha full nytta av ett eget flygplan vid t. ex. affärsresor.

Under den första ensamflygningen efter fyra timmar i DK kände man sig faktiskt ganska enkel, berättar disponent K. G. Bertmark som också tillhör våra första »två kontrollflygare». Så fort man såg ett annat flygplan gjorde man vida svängar för att komma så långt ifrån som möjligt men nu har man ju lärt sig att bedöma avstånden lite bättre.

Disponent Bertmark var också klar med sitt certifikat redan efter 12 timmar och har nu en sammanlagd flygtid på 18 timmar.

Ett plan som Ercoupe är ju idealiskt för affärsresor. Tvåkontrollstyrningen är absolut framtidsmelodin och så fort det kommer in några flygplan skall jag köpa mig en egen Ercoupe. Och sedan tänker jag också ta vanligt A2-certifikat, det kan vara bra att ha för säkerhets skull.



Det första flygplan som gjort en »handelsresa» över Atlanten i ett annat flygplan är en Fairchild F-24 som nyligen lastades in i en av KLM:s DC-4:or på La Guardia och flögs till Amsterdam.

PRESTATION

”Den förnämligaste av dem alla...”

”Från krigsårens typer av Merlin motorn har en ny serie konstruerats för civilt bruk, då först och främst för flygtrafik. Med denna serie fortsätter Merlin motorn sin karriär i det civila. Dess yngre broder, Griffon, fortsätter Rolls-Royce's ärorika traditioner i Royal Air Force och Royal Navy.

Tills dess trafikflygplanen bli reaktionsdrivna håller Merlin sin ställning som världens bästa motor. Och när explosionsmotorerna bli omoderna, kommer man säkert att minnas Merlin motorn som den förnämligaste av dem alla. Den erhöll de flesta rösterna som bästa motor å 1938 års Flygutställning i Paris och... 'is still going strong' 1947.”



ROLLS-ROYCE
Aero
E N G I N E S

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



MACCHI M. B. 308

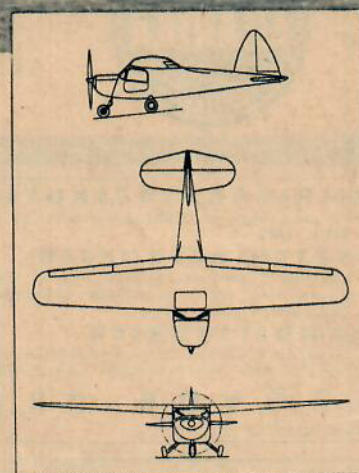
Macchi MB 308 är ett italienskt sportplan som för närvarande är under serietillverkning. MB 308 har konstruerats av ingenjör Ermanno Bazzochi och prototypen provflögs för första gången på sensommaren 1946. Tillverkare är Aeronautica Macchi S. A. i Varese.

MB 308 är ett högvingat tvåsitsigt mono-plan med helt fribärande vinge i träkonstruktion. Även flygkroppen och stjärtpartiet är utförda i trä med blandad fanér- och dukklädsel. Planet är försett med fast land-

ställ av noshjulstyp. Kabinens båda sittplatser är placerade sida vid sida.

Motorn är vanligen en italiensk C. N. A. D. 4 på 60 hk men planet kan också lätt förses med en amerikansk motor av typ Continental A-65 eller C-75.

Data och prestanda: spännvidd 10,0 m, längd 6,45 m, höjd 2,17 m, vingyta 14,4m², tomvikt 330 kg, flygvikt 560 kg, vingbelastning 39 kg/m², effektbelastning 9,3 kg/hk, toppfart 185 km/t, marschfart 160 km/t, landningsfart 60 km/t, stigtid till 1000 m höjd 6,5 min, topphöjd 4500 m, flygsträcka 900 km, startsträcka 120 m och landningssträcka 50 m.



FLYGKRÖNIKA

15/9—15/10

- 20/9 Upplands flygflottillj vinner fälttävling för jaktflyget vid Norrköping, den första tävlingen i sitt slag.
- 22/9 Reaktionsdrivet jaktflygplan av typen J 21 R, tillverkat för flygvapnet vid Saab i Linköping, exploderar på 1.000 meters höjd över Västerbyholms gård norr om Norrköping, varvid föraren, civilingenjör Gustaf Persson, född 1921, luter en ögonblicklig död. — Amerikanskt militärflygplan av typen Douglas Skymaster flyger från Stevensville, Newfoundland, till militärflygfält utanför Oxford manövrerat av en robot. Inget plan medföljer Skymastern för fjärrstyrning. Ombord på planet befinner sig en amerikansk reservbesättning, fem brittiska flygofficerare och tjänstemän från den firma, som tillverkat roboten.
- 23/9 1.000 fallskärmsoldater hoppar ut från 50 plan vid Englands största flygmanöver sedan krigsslutet. För första gången skickas också artilleripjäser och jeepar ner med fallskärm. — Flygvapnets dagars höstmanöver avslutas med ett koncentrerat anfall mot Stockholms centrum, vilket är första gången stockholmarna får se reaktionsplan i slutet formering.
- 27/9 Fyrmotorigt Skymaster-plan, tillhörande SAS, går ner på Santa Mariaön på Azorerna på grund av dåligt väder över Nordatlanten, vilket är första gången ett skandinaviskt plan landar på denna ögrupp.
- 29/9 J 21:a — s. k. Ärna-Mustang — totalhavererar 20 km norr om Sala, varvid

furir Per Olov Lagerqvist, Stockholm, omkommer.

- 30/9 American Overseas Airlines' piloter går i strejk. — Nothinska flygkommittén startar med SAS-plan från Stockholm på resan till New York, Chicago och Santa Monica. — Klemm 35:a nödlandar vid Västra Knoll, Glava socken i Värmland, under flygning Karlstad—Oslo.
- 1/10 17-årige engelsmannen Donald Lomas grips på Bromma som fripassagerare i SAS' New York-plan, då detta skall starta.
- 5/10 Roslagens flygflottill i Hägernäs anordnar samövning med Röda Korset för första gången i Stockholm.
- 6/10 Egyptiska militärflygplan sprutar DDT-medel över Kairo mot koleraepidemin.
- 7/10 Brittiskt Starline Tudor-plan sätter nytt rekord på sträckan Santiago de Chile—Lissabon med tiden 31.44 tim. Effektiva flygtiden 27.24 tim.
- 8/10 Robotplan, som släppts från ett Mosquitoplan på 12.000 meters höjd ovanför Englands västspets, når hastigheten 1.600 km/t innan det uppslukas av havet.
- 9/10 Raketplan med robotpilot har gjort 2.700 km/t, meddelas från USA.
- 10/10 Kammarherre James Dickson återkommer från USA som förste man i Nothinska flygkommitténs rundresa i Europa och USA.
- 14/10 Greve Carl Gustaf von Rosen, chefen för etiopiska flygvapnet, belönas med KSAK:s förtjänstmedalj i guld med vingar, vilken utdelas för första gången, med anledning av von Rosens världrekordflygning i ett Safir-plan 9—10 maj i år Stockholm—Addis Abbeba, 5.862 km på 33 tim., 52 min. och 26 sek. — Brommas flygfälts busshangar med American Overseas Airlines

reservdelsförråd, bl. a. innehållande flera motorer till Skymaster-planen, brinner upp vid en häftig brand tidigt på morgonen, varvid två anställda lyckas rädda sig ur byggnaden i sista stund.

- 15/10 Fyra amerikanska kongressmän, som på officiellt uppdrag besöker Europa för att undersöka de amerikanska flygbolagens verksamhet, anländer från London till Stockholm.

FLYGLOTTAJOBDET ...

Forts. fr. sid. 15.

— Det hela slog bättre ut än vi väntade, säger kapten Folke Ejlvinsson som har hand om lottadetaljen på flygstaben. Vi fick ungefär 350 ansökningar och så många elever kunde vi inte ta emot. Utbildningen skiljer sig högst avsevärt från armelottornas och det enda de två kategorierna har gemensamt är förplägnadsundervisningen. I övrigt är utbildningen mycket flygbetonad och de som ville och fick föräldrarnas tillstånd fick också vara med om en flygtur. Kurserna varade i 3½ vecka och kommer att upprepas nästa år. De hade internatkaraktär, men vid sidan om dessa blir det i vinter fritidskurser på flottiljerna runt om i landet där intresse finns. I det fallet blir det fråga om lektioner endast ett par gånger i veckan.

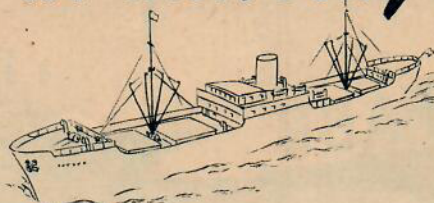
Flyglottorna som skall vara minst 17 år gamla blir sedan krigsplacerade i vanlig ordning. De får kontrakt som löper på ett år och i det bestäms det att de måste vara med om en repetitionsövning vart fjärde år. I fredstid används lottorna helt frivilligt vid flygvapnets övningar.

Flyglottorna har fått en uniform — som förresten kallas tjänstedräkt — av mycket proppat utförande och som i stort överensstämmer med flygvapnets manliga uniform.

Flyglottachef är fru Marianne Adilz, Stockholm.

TRANSPORT-FÖRSÄKRINGAR

— av alla slag —



ATLANTICA

GÖTEBORG · STOCKHOLM

BILREPARATÖRSKURSER

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

SVETSNINGSKURSER

8 veckors kombinerade gas- och elektriska svetsningskurser med praktik samt 3 och 6 veckors gas- eller elektriska svetsningskurser med praktik börja den 24 nov. 1947, 7 jan. och 2 febr. 1948.

HANDELSKURSER

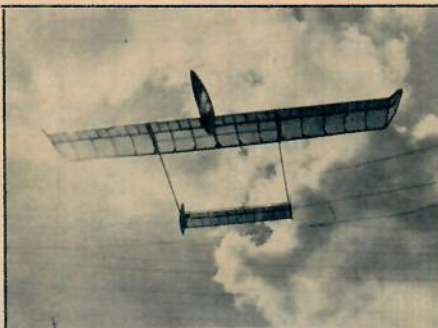
5 månaders handelskurs i praktisk kontorsutbildning börjar den 27 jan. 1948. Prospekt och upplysningar mot 2 porton, då tidningens namn angives.

SKÖVDE PRAKTISKA SKOLA

Döbelnsgatan 9

SKÖVDE

Tel. 12 49



SCOUT. Segelmodell i klass S int., har en sp. av 145 cm. och är konstruerad av Sigurd Isacson.

SCOUT är såld i Sverige, Finland, Danmark och England — Nordens framgångsrikaste modell hittills. Byggsatsen innehåller: alla delar färdigsågade.

Vid inköp av övrigt modellmaterial hänvisa vi till vår 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

Sänd mot postförskott + porto:

.... st. Scout med lim (100 gr.) å 9:50
.... st. Scout utan lim å 8:25
.... st. Ritning Scout å 2:25
.... st. Katalog mot bif. frim.

Namn

Adress

Postadress

KOPPLINGS- DETALJER BRÄNSLE- HANDPUMPAR

AKTIEBOLAGET KÖPING ARMATURFABRIK KÖPING

Leverantör till
SAAB och KFFV

NORGE KOM FÖRST

Forts. fr. sid. 16.

liga stab av konstruktörer lyckats över förväntan väl med sin uppgift. Erfarenheterna av flygplanbygge har givetvis varit av avgörande betydelse. Norsk Flyindustri flygplansproduktion omfattar tillverkning av prototyperna till två egna konstruktioner — en tvåmotorig helmetallamfibie med plats för 10 passagerare samt ett enmotorigt taxifygplan för sex personer. Amfibien är känd under namnet A-5 »Finnmark» och taxiplanet under beteckningen C-5.

Flera olika projekt är under arbete men för tillfället är flottörtillverkningen koncentrerad på en typ — NF-1330 — avsedd för normala flygplan vars totalvikt som sjöflygplan inte överstiger 1.400 kg. Tre kompletta flottörstall av denna typ har för inte så länge sedan levererats till AS Lufttransport i Aalesund, vars tre taxiplan av typ Fairchild UC-61K har hunnit med närmare 1.500 starter utan några som helst olyckstillbud. Man har också gjort prov uppe på Hardangervidda 1.200 m. ö. h. med en flottörförsedd Fairchild. Bortsett från den något längre tid som åtgick för lättningen var starten eljest fullt normal. På en Fairchild UC-61K reducerar flottörstället farten med endast ca 8 km/t.

Flottörerna är av synnerligen robust konstruktion och speciellt konstruerade med tanke på den ur väderlekssynpunkt vanskliga norska kusten. De speciellt goda resultat man nått med NF-1330 monterade på Fairchild UC-61K har föranlett Det Kongelige Samferdselsdepartementet, avd. Luftfartsdirektoratet, att i enlighet med »U.S. Civil Air Regulations» i en skrivelse av den 15/8 1947 ge officiellt typcertifikat för »Flottörer av typ NF-1330 för användning på normala flygplanstyper, vars totalvikt som sjöflygplan inte överstiger 1.400 kg» samt för »Ställ och montering av dessa flottörer på flygplan av typ Fairchild UC-61K med 1.250 kg totalvikt såsom sjöflygplan».

Följande tekniska data har lämnats för helmetallflottören NF-1330: max längd 5.800 mm, max höjd 655 mm, max bredd 720 mm, max djupgående vid full last (1.400 kg) 450 mm, displacement 1.328 kg, block-koefficient 0.485, flottöravstånd (UC-61K) 2.364 mm, total vikt (med ställ och alla tillbehör) 195 kg.

Utformningen av flottörerna har skett efter senaste hydro- och aerodynamiska rön. Byggnadssätten är skalkonstruktion i 24 ST Alclad. Trots den robusta konstruktionen är flottörinstallationen relativt lätt. På en normal flygplanstyp innebär flottörinstallationen ca 120 kg ökning av tomvikten. Reduceringen av planets nyttiga last blir dock, tack vare utvidgningen av luftvärdighetsbeviset till sjöflygplan efter CAA:s normer, endast 2—3 procent. Flottörerna är uppdelade i sex vattenfästa skott, alla tillgängliga för inspektion och länsning genom en lucka. Båda flottörerna har vattenroder, vilka ger god verkan vid alla hastigheter. De är elastiskt kopplade till sidorodret och kan fällas upp vid start och landning med tillhjälp av ett handtag på instrumentbrädan. I fören på flottören finns stötkuddar av kork, överdragna med slitstarkt skinn. Förtöjningspullare finns i såväl för som akter. Alla lättmetalldelar är konserverade invändigt och utvändigt med »primer» (Zink-chromat) samt aluminiummålning med stor hållbarhet mot sjövattnet.

Montaget av flottörerna har gjorts så enkelt som möjligt och de vid sjöflygplan vana norska mekanikerna vidhåller också att Norsk Flyindustri flottörer är avsevärt lättare att montera än exempelvis en Edo-flottör.

Flottörerna tillåter lätt manövrering på vattnet. Vattenrodröden ger snabb och säker styrning både i lugnvatten och i sjögång. Flygplanet går snabbt upp på steget utan hjälp av höjdrödrödet. Några girtendenser förekommer inte under körning på steget, samtidigt som man kan utföra skarpa svängar under full kontroll. Med full last och vid vindstilla lättar en UC-61K med 200 hk Ranger-motor på 25—30 sek. vid användande av halvt klaffutslag. Med sjöflygpropeller eller ställbar sådan kan starttiden avsevärt reduceras. Landningen är mjuk och behaglig och sker rakt fram utan hopp- eller girtendenser. Montering av flottörerna på flygplantypen UC-61K medför inga förändringar av planets goda stabilitets- och manövrerenskaper i luften.

H. A-son.



BROMMA LEVER UPP!

Forts. fr. sid. 7.

Men vad har då hänt Bromma, vars svagaste punkt hittills ansetts vara just de dåliga startbanorna? För att få den frågan besvarad lämnar vi ordet till byrådirektör Fredrik Adilz i Luftfartsstyrelsen.

När staten den 1 januari i år övertog förvaltningen av Bromma flygplats igångsattes omedelbart omfattande arbeten för att utvidga flygfältet och lokalerna och nästan samtidigt började man på begäran av SAS göra undersökningar av den långa banans bärlighet för trafik med Strato-cruisers, berättar byrådirektör Adilz. Geotekniska Institutet kopplades in och gjorde bl. a. 350 borrhningar vargländ mellan 8 och 13 meters djup varvid strukturen under hela flygfältet kartlades. Det var förresten första gången en dylik undersökning utfördes på Bromma. Dessutom gjordes provbelastningar med en specialkonstruerad vagn med ett hjutryck av 30 ton. Noggranna mätningar gav vid handen att markytan på en del ställen sänkte sig ända ner till 16 mm och när trycket upphörde höjde sig ytan endast 10 mm. Detta innebär alltså att när en Strato-cruiser landar eller startar på Bromma kommer banan att gå i vågor på en del ställen och det kan uppstå sprickor och sättningar i asfalten. Påfrestningarna på den långa banan kommer att bli enorma och vi är också fullt medvetna om de stora kostnader som de säkert ofta nödvändiga nybeläggningarna och utjämnningarna av banan kommer att innebära. Några direkta förstärkningar av banan kommer vi inte att göra utan vi nöjer oss med att reparera fältet allt efter som det slits. På detta sätt hoppas vi kunna klara Atlanttrafiken tills Halmstjärn blir färdigt.

De utvidgnings- och byggnadsarbeten som för närvarande pågår på Bromma utförs inte speciellt med tanke på Atlantflyget utan de har planerats redan långt innan det blev klart med att Strato-cruisers fick landa där. Under

de två sista åren som Stockholms stad hade hand om flygplatsen blev där ingenting utrett för att tillgodose de krav som den ständigt ökade flygtrafiken ställde på anläggningarna. Trots att vederbörande bildligt talat hela tiden hade flygets utveckling under näsan kunde man inte räkna ut att trafiken när som helst skulle svälla över. Men vad spelade det för roll. Luftfartsstyrelsen skulle ju snart överta fältet och man kunde således utan större samvetsförebåelser praktisera principen »gör inte i dag det som du kan låta en annan göra i morgon». För denna likgiltighet för att inte säga ansvarslöshet får nu staten oskyldigt nog ta konsekvenserna.

Redan tidigt i våras satte Luftfartsstyrelsen alltså i gång med en allmän upprustning och byggde då först en ny byggnad bredvid den gamla stationsbyggnaden. Största delen av nybygget disponeras av tullen som nu fått den värsta utrymmesbristen löst fast den fortfarande är tvungen att placera stora travar utanför lokalerna. I övre våningen har flygplatsförvaltningen och flygplatschefen, ingenjör Bertil Florman, sina tjänsterum. För att få ordentliga utrymmen för radlostationen, meteorologerna och trafikledningen skall den gamla stationsbyggnaden höjas med en våning. För ABA:s räkning kommer ytterligare en byggnad med bl. a. utrymmen för postkontor att uppföras bredvid den nya tullbyggnaden. Dessa arbeten går sammanlagt på omkring en miljon kronor men är trots detta endast provisorier och skall rivas om fem år, då man räknar med att en helt ny stationsbyggnad skall vara under arbete. Denna kommer delvis att sprängas in i berget bakom nuvarande stationsbyggnaden och hangaren. Hur det nya arrangemanget kommer att se ut i detalj vet man ännu inte bestämt, men som fordringar har man ställt att stationen skall kunna klara av 30 flygplanrörelser (starter eller landningar) i timmen och att det skall finnas möjligheter att samtidigt parkera 15 flygplan på uppställningsplatsen.

Bland övriga mera varaktiga byggnader märks vidare en jättehangar som ABA just

håller på att lägga grunden till. Hangaren som skall bli en av världens största flygplanhangarer är speciellt avsedd för »Statosfärkryssarna». Även Luftfartsstyrelsen kommer att uppföra en ny hangar vid Kvarnberget på norra sidan av fältet. Vidare skall flygplatsen få en personalrestaurang med plats för 800 gäster.

Men det byggs inte bara hangarer och andra byggnader på Bromma. På själva flygfältet pågår omfattande arbeten med nya banor och uppställningsplatser. Den långa banan skall breddas till 300 m för att uppfylla ICAO:s bestämmelser och därför skall 65.000 m² sprängas bort ur ett berg vid södra banden och på den Thönsethiska flyg- och motorverkstaden som ligger på andra sidan Ulvsundavägen skall övre våningen kapas av. Vidare skall en ny förbindelse till startbana 13 byggas och även här är arbetet i full gång och beräknas bli klart till årsskiftet. Nästan halva Kvarnberget skall bort för att bereda plats åt den nya förbindelsebanan och massan används för fyllnad på olika håll av fältet.

Även radioanläggningarna och fältbelysningen kommer att genomgripande moderniseras. Man har redan monterat upp en radaranläggning för att göra personalen förtrogen med dessa apparater och om ungefär ett år beräknar man att ha en enmans GCA-anläggning i bruk. I denna apparat kan man avläsa både flygplanets läge och höjdvinkel vilket kommer att betydligt underlätta landningar vid dålig sikt och mörker. Inom en mycket snar framtid skall man börja prova en ny amerikansk fältbelysningsanordning med högintensitetsarmatur som lär ha en effekt som är tio gånger solens per ytenhet.

Genomförandet av hela detta program kommer att kosta omkring 10-12 miljoner kronor och ta minst fem år. Eventuellt kommer arbetet ännu att fortsättas med bl. a. byggandet av två nya startbanor, men det är en historia som ännu så länge befinner sig på projektstadiet och inte har något med den ursprungliga »femårsplanen» att göra.

Seve Salenius.

VI FAR ÅT HEKLEFJÄLL

Forts. fr. sid. 14.

het och ett glatt humör så sitter vi omsider i med Hekla på omkring 3 km avstånd. Under en halv timmes tid sitter vi där och ser hur väldiga glödande stenar slungas högt upp i luften åtföljda av tordön som överträffar de svåraste åskväder, medan lavan rinner som stora lysmaskar utför sidorna och rökmolnen bolmar ur kratrarna. Strax efter mörkrets inbrott gör Hekla ett mindre avbrott i sitt utbrott och vi beslutar oss för att göra uppbrott för stormen tilltar och vår ångslan för planen tilltar med stormen.

Vi avtågar nu nedför bergssluttningarna och vid 10-tiden står vi åter vid våra lugnt vändande plan.

Då upptäcker vi plötsligt ett olycksmoln på himlen i form av en rök- och åskridå från Hekla som långsamt och olycksbådande drar sig in över bergstopparna med kurs på fältet. Att bli insvepta här i rök och aska har vi ingen vidare lust till, utestängda som vi är från yttervärlden av breda floder, höga fjäll och djupa dalar. Tyvärr saknas ljus på Stearman men nöden har ju som bekant ingen lag, det enda raka är att komma i väg så fort som möjligt. Maggi i planet och två man vid startveven och så runt, runt, runt tills armarna värker, men inte minsta plutt från motorn tillkännager några livstecken. Vi överflyttar nu våra ansträngningar på Luscomben men också den strejkar.

I tre timmar håller vi på att försöka övertyga de båda genomkylda motorerna om nödvändigheten att komma dötifrån men utan samförstånd från deras sida.

Så länge dagens ljus lyser med sin frånvaro är det otänkbart att få någon hjälp från yttervärlden, men vi vet dock att efter klockan

8 på morgonen skall sökandet efter oss börja ty före den tiden skulle vi varit tillbaka i Reykjavik.

Natten blir som vi väntat oss, sömnlös, lång och kall, både för Helgi och Arni i den dragiga Luscomben, som för Maggi och mig i Stearman. Hur Maggi bar sig åt är ännu inte klarlagt, men faktum är att han lyckades kränga sig ned i ligande ställning med benen under stolen och kroppen framme bland pedaler, rör och stag. Själv sitter jag som ett hopviket knypte i bakre sittbrunnen huttrande och skakande och sömnigt kikande över kanten var gång Hekla kommer med några extra starka dunderskrällar.

Med jämna mellanrum får vi lov att knata runt på fältet ett slag för att få liv i de stelade lemmarna men när vi vid 5-tiden byter plan med Helgi och Arni lyckas jag i Luscomben slumra till ett tag dock inte hårdare än att jag kan höra de andra avundsvärdt diskutera min sömnförmåga. Ett par timmar efter planbytet hör vi besynnerliga ljud från Stearman. Helgi står i sittbrunnen och pekar ivrigt mot en bergshöjd. Och faktiskt avtecknar sig inte en jeep mot himlen där uppe. Hur den kommit dit intresserar oss knappast, bara den inte upplöser sig som en hägring innan vi hinna dit. Helgi och Maggi startar näst på en undersökningsexpedition dit upp och efter återkomsten berättar de att det är en jeep, en riktig jeep, fast öde och tom och inte en levande varelse kunde upptäckas. De hade dock lämnat ett skriftligt meddelande så nu är det bara att vänta igen.

Klockan har lyckats bli 13.15 då vi hör ett ljud som vi inte kan skylla Hekla för. Långt i fjärran ser vi nu en liten prick som sökande rör sig av och an men stadigt kommer närmare. Plötsligt upphör kringirrandet och några ögonblick efteråt sveper en Texan fram över

våra uppåtvända ansikten och ryter ut sina 600 hästars styrka över nejden. Frågan om han skall våga landa bekymrar oss nu i högsta grad, men vår ångslan blir inte långvarig för redan under nästa anflygning ser vi landningsstället komma fram och vår glädje stiger till toppunkten.

Landningen gick perfekt och var skön att skåda och innanför huvens plexiglas skymtar Sigurdur Jonssons glada nuna. Han är en gammal god flygare sedan 20 år tillbaka. Mätt och glad och utsövd som han är så tycker han att det hela är alla tiders skoj, för det är första gången i Islands flyghistoria som några isländska plan rapporterats som saknade. Hans besök blir inte långvarigt för ju fortare han kommer i väg ju fortare får vi mat och bläslampor. Efter en stund ser vi honom försvinna i riktning mot Reykjavik som ligger på 130 km avstånd och med de 250 km i timman som han gör så kan vi börja att vänta honom tillbaka vid 15-tiden.

Plötsligt blir det liv och rörelse kring jeepen på berget som kommer försiktigt rullande utför den mest långsluttande bergsdelen. Väl framkommen till oss visar jeepen innehålla fyra pojkar, och när de får veta hur vi har det ställt så langar de fram mat, massor med mat, smör och bröd, ägg och mjölk, hängkjöt (rökt och torkat färdigt), hardfiskur (torkad torsk) och en CocaCola. Hungliga som vi är så går vi rätt hårt åt deras förråd vilket dock inte gör så mycket eftersom de är på hemväg. Vi får nu veta att vi är fullständigt utkladsade, för dessa fyra män har tillbringat natten uppe på själva Hekla!

En av de fyra är en pastor vid namn Hansen som varit i många länder, bland annat i Kina där han vistats i 10 år. Alla de personer som han sammanträffat med på sina resor har alltid frågat om Hekla för det var det enda de visste om Island och förväntat sig över att pastor Hansen som var islänning aldrig varit där. Nu vet i alla fall pastorn vad han skall svara när Heklafrågan kommer nästa gång han reser utomlands.

Den tidpunkt då Sigurdur Jonsson borde varit tillbaka är nu betydligt överskriden och eftersom det har blivit lågt till taket och sikten försämrats ytterligare så tar vi för givet att vägen till Reykjavik är stängd. Med jeepens hjälp får vi planen bogserade bort i lä av ett berg och eftersom ingen av oss har lust att tillbringa ännu en natt här uppe så beslutar vi oss att överge dem.

Vi har fått veta att det skall finnas en bondgård på 20 km avstånd från fältet (fågelvägen) och det enda raka är att försöka komma dit. Med en av apostorsexpeditionen medlemmar i spetsen startar Maggi, Arni och jag mot ett berg som första hinder. Jeepen, i vilken Helgi fått plats, måste köra runt om berget för att nå gården, men skall sedan vända tillbaka och hjälpa oss gåssor över ett vattendrag. Vi har emellertid knappt hunnit över fältet förrän ett underbart ljud når våra öron — Sigge kommer tillbaka!

Redan efter första svängen får han syn på oss som springande och viftande pekar mot den på en fjällsjö bortgalopperande jeepen. Sigge fattar galoppen, sveper i väg och gör sig synlig framför jeepvindrutan vilket har till följd att åkdonet vänder tvärt på skivan och vi får Helgi tillbaka. När vi hinna fram till planen står Sigge redan där och lastar ur en massa fina grejor, filter, flygdräkter, bläslampa med tillbehör, en låda full med smörgåsar samt en stor termos.

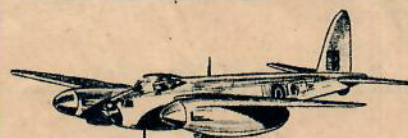
Efter vår uppvärmning står motorerna i tur. Stearmanens lindas in i filter och bläslampans sänder sin heta andedräkt genom motorn. Efter en stunds blåsande anser vi att den har fått vad den behöver. Filterna rivs av och så in i med startveven. Denna gång jobbar vi i skift, två man nystar sig trötta, den ene hoppar undan och en utvilad tar fatt, så kommer det spännande ögonblicket... Ja, visst går propellern runt några varv, men inte fler än den har gjort vid de tidigare försöken, och inte smäller det och ryker det som det skall göra om det är rätt, nämligen, Luscomben däremot visar humör redan efter första blåsningen, vilket innebär att vi skall få sova varmt och gott i natt.

En halv timme senare står jag åter på Reykjaviks flygfält. Just i skymningen kommer Maggi och Arni med Luscomben, efter att flugit ner Helgi till bondgården vid Hekla. Tidningarna och radion hade lyckats åstadkomma en betydande oro för oss bland vänner och bekanta, men nu sedan lugnande meddelanden utsänts är Heklaresan ett minne blott.

Och vill ni, käre läsare, ha ett minne för livet så far åt Heklefjäll...

Lycklig resa önskar

Sture Borghem.



Katalog nr 3 har kommit. Innehåller gumminmotor, nya segel, U-kontroll, samt flygande skalmodeller med rörliga roder. Kan rekv. mot 30 öre till täckande av porto och exp.-kostnader.

INDUSTRIFIRMAN STAG.

Fack 76 - Bollnäs.

Namn:

Adress:

M-CRAFT NYTT

KATALOG N:O 4 KOMMER!

Den har fått många nya sidor både i flygbåt- och järnvägsmodeller och tillbehör. Dessutom finner du en hel del verktyg, motorer och svagströmsmaterial.

Har du inte redan sänt in dina 40 öre så sänd dem i dag. Vi exp. katalogen i tur och ordning som vi hinner.

MODEL-CRAFT

Kungsgatan 7 b - MALMÖ



FLOTTILJMÄRKET

emaljerat o. förgyllt. Pris 2:50.

Ombud önskas på alla flygflottilljer och vid Centrala Flygverkstäderna.

AERO-TJÄNST - Malmö 3



PEKING-43 REKORDMODELL

Sveriges för närvarande mest kända och bästa segelmodell i stora klassen. Extremt strömlinjeformad. Konstruerad av landslagsmannen och svenske mästaren Rune Johansson (Termik-Johan). Norrköping. Den ypperligaste byggsats som någonsin tillverkats, med alla delar färdiga, bl. a. spryglar, spant, nosblockslameller, ving-spetsar m. m. samt även lim.

Data: Spv 176 cm., längd 70 cm., sjunkhast. c:a 0.25 m/sek. Meritlista: Segrare i följande tävlingar: Norrköpingsmäst., Klubbmäst., och Östgötamästare 1946, KSAK:s VT 1947, Klubbmäst. 1947.

TIM TORE HAGLUND & Co. MODEL-FLYGINDUSTRI, HOFORS

Härmed rekvideras (det som ej önskas strykes).

Enbart ritning med utförlig bygg- och trimanvisning, Kr. 3:85. Komplet lyxbyggsats med ritning, Kr. 17:50.

Namn:

Adress: Flyg 22

Rekv. vår stora modellkatalog, sändes mot 30 öre i frim.

SOVJETS MODELLFLYGARE SÄTTER REKORD

Modellflygklubbarna i Sovjet har nyligen haft den 16:e unionstävlingen, som ägde rum utanför Moskva. Antalet deltagare var dubbelt så stort som förra året, eller över 200 modellflygare, representerande 28 modellflygklubbar i hela Sovjet. De unga konstruktörerna demonstrerade inte mindre än 347 modeller i de olika klasserna. Från tidiga morgonen till sena kvällen tog undomarna Podolskaerodromens gröna fält i besittning: små motorförsedda hydroplan, aeroplanmodeller som radiostyrdes och modeller utrustade med automatisk indragning av landstället o. s. v. För första gången demonstrerades i år också en raketdriven modell, konstruerad av en moskvapojke — Boris Slesarjev.

Sex flygplan hade satts på vakt och det sjunde patrullerade oavbrutet i luften. En rad deltagare från tidigare tävlingar deltog men också en rad nya pojkar och flickor, som inte tidigare deltagit i denna unions-tävling. En 13-årig pojke från Kujbysjev glädde åskådarna med en flygmodell med bensinmotor, som nådde en höjd av 3.624 meter och därmed slog det internationella rekord som Georgij Ljubuskin satte vid fjolårets tävling.

Men dagen därpå återtog den senare sin förstaplacering. Inte ens de skarpögda och vaksamma följepiloterna kunde jaga ifatt den flygande modellen. Flygaren Teljegin med sportkontrollanten Frillipijev ombord följde modellen i två timmar och elva minuter, men måste ge tappt då modellen tagit mark 87 km från startfältet. Ett speciellt plan sändes efter den, varvid det visade sig att den inmonterade bareografen uppmätt en höjd av 4.152 meter.

Hydromodellerna bjöd också på en hel del av intresse. Trots ogynnsamt väder — det var blåsigt och fuktigt — fick en pojke från Novosibirsk en lyckad start med sin stjärtlösa modell; flyglängden stannade dock vid 950 meter. Längsta sträckan av dessa modeller med gummimotor tillryggalade en moskvagrabs modell — 1.117 meter.

Dessa inter-unionella tävlingar har visat sig mycket fruktbärande. Omkring 1.000 uppstigningar och 12 resultat uppnåddes som överskred de internationella rekorden och 32 Sovjetrekord noterades.

Bland lagen visade sig det från Aserbejdjan, Kaukasien, vara det bästa, följt av laget från Novosibirsk, Sibirien. Bland de individuella resultaten märks Kievpojken Pavlotjenkos rekord: hans landplanmodell höll sig i luften 52 minuter och 15 sekunder — 5 minuter och 15 sekunder längre än belgiern Paul de Neke rekord! Truntjenkovs hydromodell höll sig uppe 5.58,8 min.

SVERIGES FÖRSTE...

Forts. fr. sid. 15.

I närvaro av Gustav III och den femårige kronprinsen Gustav Adolf släpptes ballongen den 17 september från Observatoriekullen i Stockholm. Så här målände beskriver ett ögonvittne stämningen kring evenemanget:

»Herr Riksrådet Scheffer ifrig öfver all beskrifning. Han talar med alla, intresserar alla, samlar pengar af alla. Slutligen måste alla följa med. Han åker i Konungens vagn. Drottningen medför hela sitt hof, och vagnar utan ända tåga åstad upp åt Drottninggatan, som är alldeles fylld af vandrande människor, så att vagnarna svårigen komma fram. Allt

Driften, kommunikationerna, flygfälten och underhållet var de fyra huvudlinjerna vid IATA:s tekniska avdelnings konferens i Nizza för en tid sedan.

På driftsidan kan nämnas frågan om erforderlig bränslemängd. Som bakgrund till detta framhölls att ett trafikflygplan som kan flyga »visuellt», d. v. s. utan hjälp av instrument, inte behöver förutse alternativ landningsplats, vilket däremot är fallet för ett flygplan som flyger med instrument. Här har tidigare bestämmelser varit tämligen stränga och ett flygplan som endast under en liten del av flygningen flyger genom moln har ändå måst utse alternativ landningsplats med ty åtföljande ökning av bränslemängden. ABA-delegationens ledare utsågs att utarbeta förslag till uppmjukning av denna bestämmelse under den förutsättningen att det endast finns ringa moln på viss del av flygsträckan.



Mr. FRED IAM-BACH, SAS, tänker ut något epokgörande.

På kommunikationssidan väckte KLM förslag om att det måtte inrättas en »inköpscentral» för radioutrustning för bolagens räkning, i vilken bolagen själva skulle vara delägare. Denna inköpscentral skulle således drivas

stannar vid Observatorium. Professorn i Fysiken J. C. Willeke samt Lieuten. Baron O. J. Silfverheim presenteras för DD. MM. Vakt af K. Lifgardet står uppställd så utom som inom Observatoriebacken för att styra den förfärliga trängseln...»

Den »aerostatiska kulan», som mätte nära fyra meter i diameter, var festligt dekorerad. På ena sidan var målat Sveriges vapen, blå ränder markerade sömmarna, och hela ballongen var frikostigt beströdd med gula stjärnor. Kring kulans ekvator var fäst en girland av blå slidenband. Höljet var tillverkat av vit taft. Överdragen med gummlösning. Under ballongen hängde en fyrkantig »chare», det vill säga gondol, skönt bemälad med gyllene solar och drakar.

»Till kulans fyllning, berättar en samtida tidsningsreporter, nyttjades brännbar luft, frambragd medelst jäsning utur jernfilspon, vatten och vitriololja, sammanblandade uti åtta stycken nya halftunnor af ek.

Den »brännbara luftens var ingenting annat än vätsgas, och vitriololja var den tidens beteckning för svavelsyra.

När ballongen var fylld, placerade man i »charen» en lösdrevarkatt och fäste vid gondolen ett brev, i vilket upphittaren uppmanades att mot hederlig vedergällning återlämna ballongen till Kungl. Vetenskapsakademiens kontor. Äntligen var allt klart, man avsköt en raket, och strax därpå avklippte drottningen med en liten sax ballongens enda återstående lina.

»...Kulan tog med jämn gång sin fart upp i luften under åskåddarens täta fröjdebetygelser... och efter 8 minuter hant kulan till en höjd, att hon såsom en liten boll försvann och bortskymdes inom molnen.»

Först tre veckor senare hittade man den hopfallna ballongen på Värmdö på ågorna till Saltårsgårdens egendom, tillhörig handlanden och bryggaren Sven Roos. Men gondolen var och förblev borta. Sveriges förste flygare, katten, återfanns heller aldrig.



På glad bergsutflykt mellan diskussionerna (enda bestående men: hjärtklappning till följd av busschaufförernas högt updrivna fart i serpentinkurvorna). Fr. v.: Ingenjörerna HOLTEN-LUND, DDL, JENSEN, DDL, HERMELIN, ABA, NORLOFF, DNL, GRANKULL, SAS, BUGGE, SAS, och NORELL, ABA.

PROBLEM I NIZZA

utan förtjänst för egen del. Dylika inköpscentraler vilka numera t. o. m. ombesörjer skötseln av radiostationer på flera flygplatser jorden runt finns redan i USA och England. KLM:s förslag som gällde de västeuropeiska flygbolagen fick ingen fullständig lösning den här gången.

Från ABA förelåg ett förslag till standardisering av undersökningen av rullbanors bärkraft. En annan fråga inom underhålls-avdelningen gällde inflytande av extremt hög- eller låg temperatur på flygplanets flygvikt, då särskilt vid hög temperatur ett flygplan behöver längre startsträcka än vid lägre temperatur. Denna angelägenhet var en av de mest framträdande vid konferensen och kommer att ytterligare behandlas inom andra instanser, bl. a. inom ICAO.

Konferensen leddes av den fryntlige polacken Stanislaw Krzyszkowski, sekreterare i den tekniska avdelningen. ABA och SAS representerades av fem respektive åtta man.

Vet Ni...

att det tvåmotoriga svenska bombplanet B 18 är sammansatt av över 15 000 delar förutom hundratusentals nitlar och bultar och att det har över en mil elektriska ledningar?

att en reaktionsmotor av typ X Goblin som bl. a. används på de svenska Vampyrerna har en dragkraft på 1 360 kg vilket motsvarar ungefär 5 000 hästkrafter?

att samma motor gör 10.200 varv i minuten och förbrukar 3 000 liter fotogen i timmen?

att motorerna på trafikflygplanet DC-4 gör 2 000 varv i minuten medan propellrarna som är nedväxlade gör 1 000?

att en DC-4:a har en bränsleförbrukning av 800 liter i timmen och sålunda behöver 20 000 liter bensin för en flygning från Stockholm till New York?

att det går mer än fem timmar fortare att flyga från New York till Stockholm än från Stockholm till New York beroende på vindförhållandena på Atlanten?

att besättningen på en B 18 har omkring 160 spakar, reglage och knappar att manövrera och 45 instrument att hålla reda på?

KNYT UTLÄNSK BREVKONTAKT

Vi publicerar här en ny lista på utländska medlemmar i Flygs Brevklubb.

VÅRA FÖRKORTNINGAR:

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

England.

Norman Currey, 21 år. Flyg-tekniska spörs-mål.
Raymond Atwood, 21 år.
(k) Barbara Whittall, 27 år. 1.

USA.

Ralph Raiford, 14 år. 2-4.

Kina.

Lin Wen Lee, 18 år. 1. E.
Fu King-Sen, 18 år. 1. frimärken. E.

Italien.

Ettore Augenti, 18 år. 4. E-T.
Lionello Petetti, 22 år. 4. E.

Tjeckoslovakien.

J. Rumlar, 15 år. 1. frimärken. T.
Jiri Hamrnbau, 18 år. 4. frimärken. T.
Ladislav Benes, 20 år. 1-2-4. T.
Karel Kabát, 24 år. 1-2. T.
Ludek Vasicek, 17 år. 1. E-T.
Ivan Chudacek, 15 år. 4. frimärken. E.

Sydafrika.

Lawrence Adlington, 21 år. 4.

Nederländerna.

H. Vrielink, 26 år. 2. E.
Lody Huisinga, 18 år. E-T.

Danmark.

Ole Steffensen, 16 år. 3-5-6-7.
Henning Knudsen, 23 år. 5.
Flemming Mörch, 17 år. 3-4.
Jörgen Larsen, 17 år. 2-4.
Egon Madsen, 22 år. 4.
Ing. Hans Christensen, 32 år. 1-4-6.
Erik Kjöllner, 18 år. 2-3-4-5.

Finland.

Ossi Lindfors, 21 år. 2-4.



CIRKA 30.000 FLYGARE

har räddat sig med

IRVIN

FALLSKÄRMEN

varav 69 stycken i Sverige

tillverkas numera av nylon

IRVIN FALLSKÄRMSAKTIEBOLAG

Kontor: Strandvägen 5 A, Sthlm

Fabriken: Stockholms Frihamn

Piper Cub

För kunds räkning köpa vi ett begagnat Piper Cub-flygplan, ev. annat märke.

AB NYKÖPINGS AUTOMOBILFABRIK

FLYGADELNINGEN.

Tel. Namnanrop ANA, Nyköping.

★ Den högra AUSTERN uppnådde i dagarna med specialmotor den fantastiska hastigheten av 48 km/tim runt polstav. Den byggdes av en 16-årig nybörjare!

AUSTERN t. v. har standardmotor, med vilken den kan flyga så sakta som 8 km/tim (fällda vingklaffar, se bilden!) och uppnå över 20 km/tim.



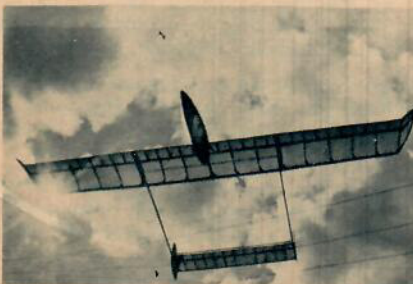
AUSTER slår dubbelt* fartrekord!

Press-stopp-nyhet: SAFIR

kommer till jul!

Flyger som en ängel

säger elitflygarna om SUPER-SCOUT.
Excellent, strong! säger engelsmännen.
Bygg detta framgångsrika segelplan!



Rekord-AUSTERN ovan är himmad med TESTOR's him — Amerikas bästa, som håller vid denna fart. TESTOR representeras i Sverige av ingenjör S. Isacson. TESTOR tillverkar även den förnämsta dopen i 50 olika utföranden. En värdefull tillgång för klubbar och återförsäljare, som får hög rabatt!

UTLÄNNINGAR!

Sigurd Isacson's produkter kan nu köpas från alla länder mot internationella svärskuponger. Fås på posten.

Sänd mot postförskott + porto:

.... st. AUSTER (spv. 440 mm, helt i färdigstansat balsafanér, eng. gummimotor, ritn., 8-sidig beskr., polstav etc.) 4: 85.

.... st. limtuber TESTOR 0: 60.

.... st. SUPER-SCOUT, 8 int. spv. 145 cm. Alla delar färdiga. 8: 25.

.... st. stor tub TESTOR 1: 20. Prisuppgift på TESTOR's i parti för klubbar o. återförsäljare.



SIGURD ISACSON

TORSVÄSSVÄNGEN 43, UDINGÖ

Namn

Adress Flyg 22/47

Aksel Kunsisto, 17 år. 1-2-3-6.
Pentti Siira, 22 år. 1-3-5.
Kullervo Virtanen, 27 år. 3-7.
Olli Seppälä, 18 år. 3.

Norge.

Erik Darstad, 13 år. 1-2-3-4-6.
England.

Till **FLYGS BREVKLUBB**
Tegnérsgatan 35 - Stockholm

Namn

Adress

..... Ålder

Intresserad av

.....

.....

.....

Jag kan skriva på följande språk:

1 2 3

Jag önsk. brevven i ett av dessa länder

1 2 3

Jag bifogar 50 öre i frimärken!



N:r 22 - Årg. 25 - 30 okt.—12 nov. 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. 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.

ANNONSDELNING:

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

Åhlén & Åkerlunds Fotogravyranstalt
Stockholm 1947

KSAK-nytt



KSAK:s FINASTE MEDALJ

till C. G. von Rosen för Etiopienflygningen

Vid en enkel och värdig liten ceremoni i KSAK:s klubbhus den 13 oktober fick Etiopienflygaren och rekordhållaren C. G. von Rosen mottaga klubbens förtjänstmedalj i guld *med ringar*, och det var första gången i det svenska flygets historia som detta fina förtjänsttecken delades ut.

Medaljen som sådan kan utdelas — och har också utdelats flera gånger — för förtjänstfullt arbete inom flyget, men medaljen med ringar utdelas endast för en verklig flygarbragd. En sådan hade von Rosen utfört, och tff ordföranden i KSAK, flygvapenchefen general Nordenskiöld erinrade

General Nordenskiöld fäster KSAK:s förnämsta förtjänsttecken på greve von Rosens bröst.



också i ett trevligt överlämningstal om den märkliga prestation som är förknippad med rekordflygningen Bromma—Addis Abeba 9—10 maj i år. General Nordenskiöld analyserade flygningen ur fackmannens synvinkel och framhöll som slutkläm att C. G. von Rosen är en ovanligt lyckad kombination av äventyrlusta och skicklighet och utbringade ett leve för sin etiopiske kollega. von Rosen framhöll i sitt tacktal att äran lika mycket tillkom dem som konstruerat planet och hjälpte till med förberedelserna varpå han i sin tur utbringade en skål för Saab och Safiren.

Vid ceremonien var en hel del flygfolk församlat. Utom flygvapenchefen såg man där generalerna af Uhr och Söderberg, överste Silfverberg, överdirektör Ljungberg och luftfartsinspektör Ångström från Luftfartsstyrelsen, generalsekreteraren i KSAK, överste Enell, flygplatschefen Bertil Florman, två representanter för etiopiska legationen och sist men inte minst medaljörens föräldrar greve Eric von Rosen på Rockelsta och hans grevinna, som dagen till ära fick famnen full av rosor.

Medaljörens fader erinrade i ett tal — i anknytning till general Nordenskiölds yttrande — om sonens äventyrlust som redan tidigt satte sina spår i familjelivet på Rockelsta. Vid nio års ålder hade Carl Gustaf konstruerat sitt första »flygplan» bestående av säckväv och lådor, och i denna apparat företog han sin första luftfärd, assisterad av sin då femåriga syster. Planet hängdes fast i ett rep från taknocken, och systemen fick noggranna instruktioner om hur »urkopplingen» skulle gå till. Hon var alldeles för ung för att hantera kniv, och för att inte bryta mot föräldrabestämmelserna i det fallet brände hon av repet med ett ljus... Planet gav sig mycket riktigt i väg mot moder jord, fast betydligt hastigare än den unge flygaren hade tänkt sig, trots att det var utrustat med pappas bästa paraply...

C. G. von Rosens rekordflygning som han fick medalj för utfördes som sagt 9—10 maj i år. Starten skedde från Bromma i arla morgonstunden, kl. 03,09,07 Greenwich-tid för att vara exakt. 30 timmar, 52 minuter och 26 sekunder senare landade von Rosen med Safiren i Addis Abeba efter att ha tillryggalagt 5862 km med en genomsnittshastighet av 189,969 km/tim.

På fredagen före medaljutdelningen hade C. G. von Rosen blivit hyllad av Saab i Linköping, som han gästade i sällskap med Etiopiens chargé d'affaires Imru Zelleke och militärattachén överste Asseia Ayene. Saab gav lunch och överlämnade som tack för flygarbragden en ståtlig minnesgåva — en modell av Safir placerad på en båge utvisande färdvägen över en stiliserad karta, alltihop av gammalt silver och utfört av hovjuvelerare E. Bohlin i Linköping.

KSAK:s årsmöte

äger rum i Stockholm (KSAK:s lokaler, Malmkillnadsgatan 27) den 22 november kl. 13. Klockan 10 samma dag samlas styrelsen för överläggningar.

Svenskt flyg — ämne vid fritidskurs i Stockholm

Kursverksamheten vid Stockholms Högskola har i höst i samarbete med KSAK anordnat en föreläsningkurs under ämnesrubriken »Svenskt flyg», och tillslutningen till kursen som leds av Yngve Norrvi i

KSAK är mycket livlig. Kursen omfattar nio dubbeltimmar och behandlar alla grenar av det svenska flyget och med specialister på samtliga områden som föreläsare. Eleverna, bland vilka man finner en stor procent kvinnliga, har vid en undersökning egendomligt nog visat sig vara i mycket liten omfattning direkt engagerade i flyget. De har kommit till kursen av idel »flygsinne» vilket onekligen är intressant att konstatera. Föreläsningsserien omfattar organisationsfrågor och tekniska frågor, utbildningen etc. Modellflyg, segelflyg, motorflyg, serviceflyg, trafikflyg, flygvapen och flygindustri är några av huvudrubrikerna för föreläsningarna.

Några siffror från årets Alleberg

Rapporten om årets verksamhet på Alleberg ligger nu klar, och vi skall göra några axplock medan vi väntar på den fullständiga verksamhetsrapporten om hela segelflyget från chefsinstruktören. (Den är just nu under arbete och beräknas vara färdig i slutet av oktober.)

Sammanlagt har under säsongen gjorts 4740 starter på Alleberg, därav 2665 med glidflygplan och 2075 med segelflygplan. Antalet gummirepstarter var 1864, antalet vinschstarter 2026 och antalet flygstarter 850. Den sammanlagda flygtiden blev 577 timmar och 32 minuter, därav drygt 29 timmar med glidflygplan och 548 med segelflygplan. Därtill kommer 94 timmar bogserat.

De mera synbarliga resultaten av säsongen blev 62 A-diplom, 28 B-diplom, 8 C-diplom, 12 silver-C och 28 S-certifikat.

Rikssegelflygtävlingen

De exakta resultaten från Rikssegelflygtävlingen kommer att föreligga klara i nästa nr av FLYG (nr 23/47). Lennart Ståhlfors på KSAK är just nu i färd med detaljgranskningen av papperen.

Allebergs-pokalen till SSKF

Allebergs-pokalen — den ständigt vandrande stiliga bucklan som skänkts av dir. Arnulf-Olsson i Göteborg — hamnade denna gång i Stockholms Segelflygklubb, närmare bestämt hos Erik Möller. Bestämmelserna för pokalen är att den får behållas ett år av den segelflygare som under säsongen uppnår högsta höjdvinst efter vinschstart och med start och landning på Alleberg.

Erik Möller gjorde årets prisflygning den 19 juli med Weihe SE-SCM under femtimmarsprovet för silver-C. Han startade med vinsch, lade sig på osthaget och fick termikanslutning både en och flera gånger. En gång kom han så högt att höjdvinsten blev 1 580 meter, och det räckte till för att han skulle få sitt namn på Allebergs-pokalen. Vi gratulerar.

Flygarnas riksförbund upplöses

Under hand har det kommit till KSAK-Nytt-red:s kännedom att Svenska Flygares Riksförbund kommer att upplösas från och med kommande årsmöte. När detta skall äga rum är i skrivande stund inte klart.

Undersökning om segelflyg-flygmateriel

Inom KSAK pågår f. n. en undersökning om möjligheterna att anskaffa materiel för en utökad DK-utbildning. Bl. a. gäller det om importlicens för inköp av Schweizerplan från USA kan beviljas av handelskommissionen. Går inte detta så blir förmodligen DK-utbildningsfrågan betydligt knepigare att lösa än vad som annars skulle ha varit fallet.

Segelflygkommitténs yttrande om utbildningsfrågorna skall ligga klart vid verkställande utskottets sammanträde i slutet av oktober.

Fastare besiktningsorganisation skyntar

Från luftfartsstyrelsen meddelas att styrelsen såsom ett led i utbyggnaden av en fast besiktningsorganisation fr. o. m. den 1 oktober anställt tre besiktningsingenjörer som placeras vid distriktsförvaltningarna på Bromma, Torshälla och Bulltofta. Någon ändring av efterbesiktningsverksamheten kommer med anledning härav inte att vidtagas tills vidare. Besiktningsuppdragen kommer enligt LFS:s bedömning att fördelas mellan besiktningsingenjörerna och de tidigare förordnade besiktningsmännen.

Ingen olaglig passagerare-flygning!

Det är ett faktum att vissa flygklubbar låter sina medlemmar få kostnadsfri flygning på sina medlemskort, och om detta är ingenting annat att säga än att medlemmarna bör gratuleras till att ha hamnat i en gentil klubb. Men tyvärr händer det ofta att dessa flygningar företas med flygplan som inte är godkända för egentliga passagerarflygningar och med förare som inte innehar certifikat som gäller för passagerarflygning, d. v. s. minst B. Man flyger med vanliga klubbplan och med förare som har A:2-certifikat.

Att utföra sådan flygning som här nämnts strider egentligen inte mot gällande bestämmelser, även om de kan betraktas som gränsfall, men klubbarna rekommenderas dock att ur säkerhetssynpunkt och framförallt när det gäller medlemsflygningar i större omfattning organisera det hela med såväl plan som besättning som uppfyller fordringarna för passagerarflygning i vanlig bemärkelse. Säkerhetskraven som gett stabilitet åt hela det svenska flyget bör inte eftersättas.

VISA FLYGVETT

Iaktta höjdbestämmelserna. Stör inte offentliga evenemang i onödan med motorbuller. Uppehåll dig inte onödigtvis på låg höjd över offentliga platser, dit folk sökt sig av helt annan anledning än att höra ditt motorbuller.

FLYG GÄRNA OCH MYCKET KSAK.

KSAK-anslutna flygklubbar

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

VARBERGS FLYGKLUBB, Box 24, Varberg. Tel. 10 90, 11 24. Ordf.: Disp. T. Warborn, Varberg. Tel. 11 24. (3 08). Sekr.: Civ.-ing. G. Victorin, Varberg. Tel. 2 37. (9 07). Kassör: Aff.-förest. A. Hilding, Varberg. Tel. 15 23. (5 22). Gruppchef: Civ.-ing. G. Victorin, Varberg. Tel. 2 37. (9 07).

VIMMERBY FLYGKLUBB, Disp. Nils Ståhl, Box 28, Vimmerby. Ordf.: Borgm. Ragnar Odevall, Vimmerby. Tel. 74. Sekr.: Advokat Paul Skanse, Vimmerby. Tel. 64. Kassör: Disp. Tore Vidén, Vimmerby. Tel. 4 86. Gruppchef: Jur. kand. Bengt Odevall, Vimmerby. Tel. 1 19. (1 19).

VÄRMLANDS FLYGKLUBB, Nygatan 4, Karlstad. Tel. 161 45. Ordf.: Gen.-major S. P. Salander, Sandbäcken. Tel. 175 04. (V millo). Sekr.: Ryttnäst. B. Hedenlund, Nygatan 4. Tel. 161 45. (168 23). Kassör: Dir. C. Wennberg, Djurbäcksgat. 6. Tel. 138 25. (147 58). Gruppchef: Herr H. Hassel, Fågel-sångsvägen 25. Tel. (102 70).

VÄSTERBERGSLAGENS FLYGKLUBB, Fack 77, Ludvika. Tel. 6 69. Ordf.: Kommunalborgmäst. Torsten Fröberg, Eriksgr. 3. Tel. 8 75. (7 65). Sekr.: Civ.-ing. Douglas van Reis, Eriksgr. 3 A. Tel. 13 56. (ASEA). Kassör: Ing. John Berglund, Eriksgr. 3 B. Tel. 9 04. (ASEA). Gruppchef: Ing. Lars Bröms, Köpmang. 20. Tel. 6 69. (ASEA).

VÄSTERDALARNAS FLYGKLUBB, Hulan. Tel. 36. Ordf.: Folkskoll. Fritz Thomsson, Dala-Järna. Tel. 1 16. Sekr.: Red. Anton Wästhed, Hulan. Tel. 36. (Vansbro 94). Kassör och Gruppchef: Köpm. Henry Johansson, Dala-Järna. Tel. 1 63. (1 63).

VÄSTERVIKS FLYGKLUBB, Box 8, Väster-vik. Ordf.: Dir. Gösta Wassgren, Idrottsg. 23 A. Tel. 17 86. (18 21). Sekr.: Ombudsman Bo Boussard, Varvsg. 36. Tel. 14 99. (1 99). Kassör: Stadsfiskal Ake Nyberg, Strandv. 59. Tel. 5 71. (90). Gruppchef: Ombudsman Bo Boussard, Varvsg. 36. Tel. 14 99. (1 99).

VÄSTERÅS FLYGKLUBB, Centr. Flyg-verkst., Västerås. Tel. 372 70. Ordf.: Flyg-dir. N. Söderberg, Herrgårdsg. 8. Tel. 339 27. (372 70). Sekr.: Exp.-förest. H. Carlsson, Utmarksg. 3. Tel. 340 79. (372 70). Kassör: Kontorskriv. H. Lindblom, Valling. 3 B. Tel. 353 75. (372 70). Gruppchef: Ing. Sven Widengren, Stora gatan 75. Tel. 329 65. (372 70).

ÖREBRO FLYGKLUBB, Örebro. Tel. 131 27. Ordf.: Överste Ivar af Sillén, Engelbrektsg. 10. Tel. 131 27. (FO-staben). Sekr.: Folkskoll. Nils Bäck, Rudbäcksg. 33. Tel. 114 87. Kassör: Dir. Albin Rapp, Oskarsplatsen 5. Tel. 128 66. (192 55). Gruppchef: Civ.-ing. Nils Bergenstråhle, Ö. Bang. 42 A. Tel. 216 33. (191 95).

ÖSTERSUNDS FLYGKLUBB, I. Jonssons Motorverkst., Prästgatan 57, Östersund. Tel. 870. Ordf.: Fabr. Ivar Jonsson, Prästg. 57. Tel. 870. (10 11). Sekr.: Ing. Erik Ahrling, Trädgårdsv. 16. Tel. 52 46. (10 11). Kassör: Tandläk. Rune Dahl, Prästg. 30. Tel. 38 51. (21 16). Gruppchef: Snickare R. Berggren, E 573, Östersund. Tel. 12 06. (12 06).

ÖSTRA SÖRMLANDS FLYGKLUBB, Gnesta. Tel. 156. Ordf.: Landsfiskal J. E. Berglund, Gnesta. Tel. 2 66. (156). Sekr.: Red. Nils Raber, Gnesta. Tel. 2 06. (2 06). Kassör: Assistent E. C. Karlsson, Karlsborg. Gruppchef: Köpm. Per Axel Kumlin, Bårsta, Södertälje. Tel. (315 21).

HAMMERDAL FLYGKLUBB, Hammerdal. Ordf.: Låg.-äg. Erik Lundgren. Tel. 87. Sekr.: Kom.-kamr. Lennart Jansson. Tel. 46. Kassör: Kantor G. Hallstrand. Tel. 50.

Cuben blir bogserplan

Enligt uppgift håller Kockums Flygin-dustri i Malmö på med att göra prov med Piper Club som bogserplan. Det skulle utan tvivel innebära stora fördelar om typen kunde användas för detta ändamål, dels finns det ett stort antal Cubar i landet, dels skulle planet säkert bli billigt i drift. I Schweiz har man gjort liknande prov med mycket goda resultat.

Stockholm

Liljas Modeaffär

Stopväg. 18 (ing. fr. Gust. III:s väg).
Tel. 26 54 14.

Senaste nyheter i damhattar, ateljésydd
i goda kvalitéer. Renoveringar och be-
ställningar utföras omsorgsfullt.

CYKELFABRIKEN STANDARD

Storg. 90 ÄNGELHOLM. Tel. 153 o. 1657

Lindell-Johanssons MÖBELAFFÄR

rekommenderas.

Prästgatan 51 - ÖSTERSUND - Tel. 1276

Uppsala

Vi utför körslor av alla slag med ett
flertal Lastbilar

Vänd Eder med förtroende till

S. Almlöfs Åkeri

Nybygget - Uppsala

Tel. 317 35

Tel. 347 35

Östersund

MOTORFORDONSÄGARE:

Vi reparerar alla slags bilinstrument



N. LORENTZEN

Prästgatan 61 - Östersund - Tel. 134 64
Repr. för Verkst. A.-B. Haldex, Halmstad

Metropolkonditoriet

Storgatan 34 - Telefon 6 28

ÖSTERSUND

REKOMMENDERAS

Ängelholm

Eric Agrell

ELEKTRISK
INSTALLATIONSFIRMA

Ängelholm

Besök Postiljonen

Hamngatan 15 - Östersund

Telefon 30 19

— God och billig mat —

NILSSON & APPELQVIST Kvalitetsur

Prästgatan 19. Tel. 11 78

GLASÖGONHuset

specialaffär för optik

Storgatan 24. Tel. 3375

ÖSTERSUND

BERGGRENS

Guldsmedsaffär

Storgatan 27 B Ängelholm Tel. 5 29

Inlämna Edra kläder och uniformer för
kemisk tvätt och färgning till

SVEN BRUNNS KEMISKA TVÄTT- & FÄRGERI

Östersund - Frösövägen 1. Fabriken
Byvägen 18

Ring 133 00 så hämta vi
Inlämning: Lawes och Sandströms skräd-
deri, I Odensvik: Gustafssons skrädderi,
Brunflovägen 71. På Hornsberg: Frösö
Sybehörsaffär, Hornsgatan 4.

PÄLSAR

renoveras och moderniseras av yrkeskun-
nig fackman. Även nyttillverkning.

Prima nertzar säljes billigt. Rådgör med

KÖRSNÄR ERNST OLSSON

ÖSTERSUND

Gröngatan 51 - Telefon 153 07

NYA FRUKT- & BLOMSTERHANDELN

Storgatan 64 - Tel. 445

Inneh.: fröken G. Nilsson

ÄNGELHOLM

Stor sortering av årstidens Blommor.
Medlem av Blomsterförmedlingen.

MILITÄRER!

Gör halt när Ni passerar

CAFE 10:an

Östersund.

REKOMMENDERAS.

SCHALINS

Guldsmedsaffär

Biblioteksgatan 14

ÖSTERSUND

Tel. 54 49

Utför alla slag av reparationer, om- och
nyarbete samt vackra vygravyrer.

HOTEL THOR

ÄNGELHOLM

REKOMMENDERAS



Tel.: Namnanrop

IVARSONS

Auto-Elektriska

BERTIL RAHM

Storgatan 43 - ÖSTERSUND - Tel. 12 34
Postgirokonto 222 73

Specialverkstad för allt elektriskt å motor-
fordon - Bosch service - Reservdelar för
alla Bilelekt. system - Laddningsstation

RIKHALTIG

sortering av

Sportpriser, Silver och Tenn

HEDERSPRESENTER

Allt hos

P. A. LARSSONS GULDSMEDSAFFÄR

Kyrkgatan 45 - Östersund - Telefon 24 27

Wallentins Eitr. Musikhandel

(Edv. Nilsson)

Kyrkgatan 66 - Telefon 106 72

(Mitt emot Buscentralen)

ÖSTERSUND

Rekommenderas vid behov av

Instrument o. tillbehör - Skivor - Noter -

Radio - Högtalaranläggningar -

Reparationer utföras

ÖSTERSUNDS ROSTFRIA VERKSTAD

Diskbänkar, Tvättrännor,
Charkuteri- o. Mejerikär!

Telefon 24 39 - Östersund

Införda offert!

PRENUMERERA PÅ **FLYG** NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

Där flygplanet landar...

står **Esso** till tjänst



Sällan går ett flygplan ned mitt i sta'n för att tanka — åtminstone inte ännu så länge. Ostermans helikopter landade emellertid för en tid sedan helt elegant vid Centralgaraget i Härnösand, tankade och fick en grundlig, effektiv Esso-service.

Esso och Esso service garanterar drivmedel och oljor i toppklass. Över hela världen spänner sig nätet av Esso servicestationer, över hela världen kan Esso's högvärdiga flygbensin, flyg-oljor och specialprodukter erhållas. Esso Aviation Service är en världsdistribution i flygets tjänst — det är därför vi kan säga

*finns det flygplats
finns det **Esso***



SVENSKA PETROLEUM AB STANDARD