Flyg



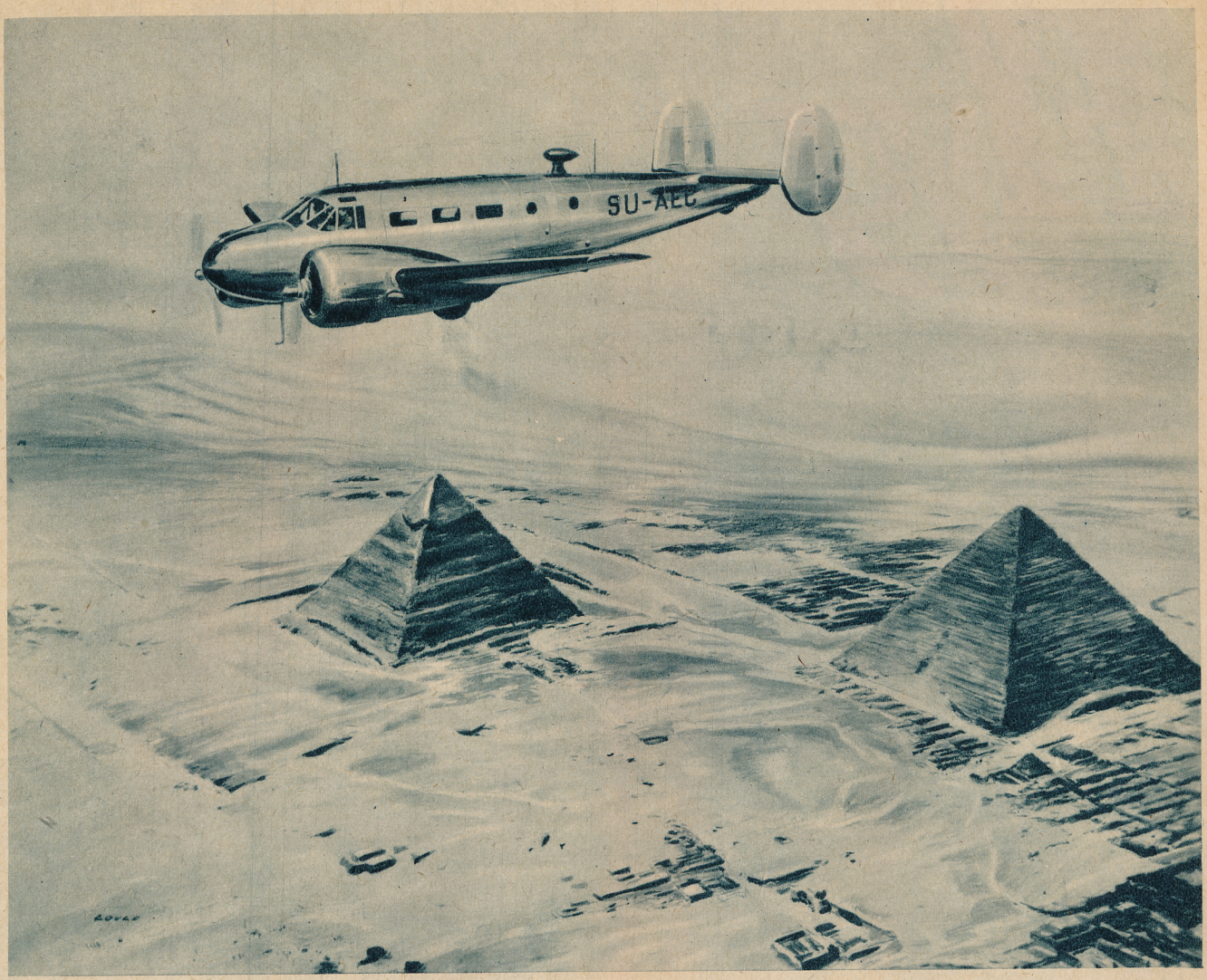
HAN GÖR INTE VAD NI TROR! Nej, den här flygmekanikern har inte snuva utan han demonstrerar bara det amerikanska flygtecken-språket, där denna min betyder "för mycket bränsle", varför piloten bör reglera bensintillförseln. Se sid. 20.

Nr 24
1947

SILVERREGN ÖVER SVENSKA FLYGARE

45 öre
I Norge 60 øre
I Danmark 85 øre

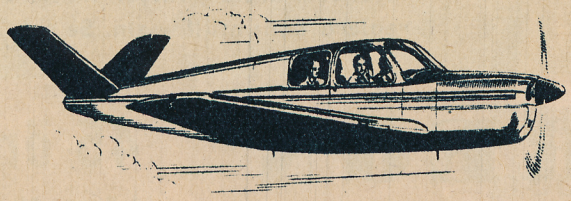
JÄTTEN LYFTER — bilder från Hercules provflygning



Firmaflygplanet över en 5000-årig handelskultur

DET EGYPTISKA flygbolaget Misr Airlines upprätthåller sin trafik mellan Kairo, Alexandria, Palestina och Bagdad med plan av typ Beechcraft 18. Egypten, en av världens äldsta nationer, vars forntida handel i många avseenden påminner om vår egen, insåg redan tidigt betydelsen av ett snabbt, effektivt och väl utvecklat transportsystem.

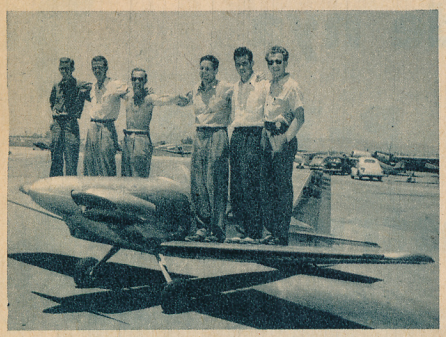
Samma slags Beechcraft-plan utrustade för tjänstebruk, med plats för upp till nio personer i luxuös komfort, tillgodoser många hundra företags dagliga behov av transporter, inte bara i USA utan även annorstädes. För företagsledningen innebär Beechcraft Executive Transport en intimare och mera regelbunden kontakt med fabriker, filialer och försäljningsorganisationer — utan något slöseri med tiden. Teknisk och administrativ personal kan snabbt och billigt förflyttas från en plats till en annan, och ofta innebär flygplanet den enda möjligheten för den arbetstyngde företagschefen att kunna koppla av från bekymren och vila sig.



Beech Aircraft

CORPORATION WICHITA, KANSAS, U. S. A.

AGATONS spalt



"COSMIC WIND"

Tillverkare: en grupp piloter och ingenjörer hos Lockheed Aviation Corp. med Tony Le Vier som chefskonstruktör.

Tillverkningsår: 1947.

Användning: racer.

Besättning: en man.

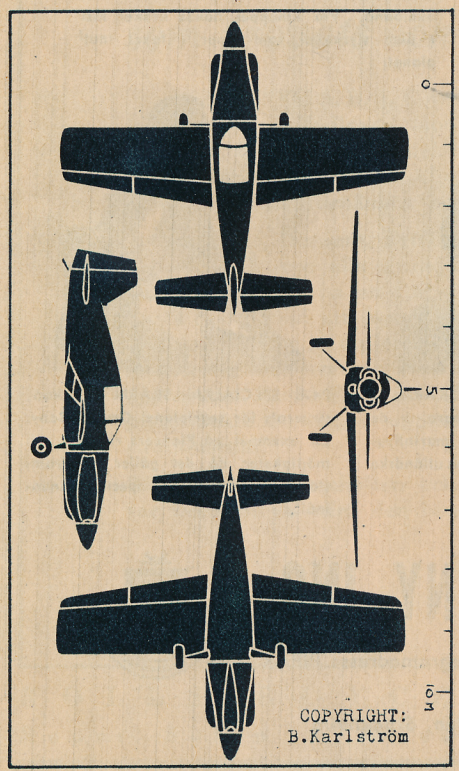
Motorutrustning: en 85 hk. Continental.

Data: spännvidd 5,93 m., längd 4,88 m., vingyta 6,11 m², tomvikt 230 kg., flygvikt 362 kg.

Prestanda: 325 km/t.

Byggnadssätt: aluminium skalkonstruktion.

Speciella anmärkningar: två plan av denna typ, »Little Tony» och »Slick» med Tony Le Vier och Herman Salmon som förare placerade sig som fyra respektive trea i årets Goodyear Trophy Race. Salmon nådde en medelhastighet av 251 km/t.



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: Jag vill lära mig segelflyga. Vad finns det för skolor och hur kan jag komma i kontakt med någon av dessa? **Nanne.**

Svar: Eftersom Ni bor i Stockholm bör väl Stockholms Segelflygklubb, Regeringsgatan 5, ligga bäst till för Er. SSFK:s sekretariat har telefonnumret 10 79 01.

Fråga: Då jag flera gånger tidigare använt mig av FLYG:s utmärkta spalt »Fråga oss om flyg», anhåller jag härmed att få följande fråga besvarad: Finns det något transportplan i USAAF med beteckningen C-57? Har FLYG i så fall data om det?
Mr. Köpenhamn S.

Svar: 1) C-57 är en av de många beteckningar som Lockheed 18 Lodestar begåvats med under kriget. Andra USAAF-namn är: C-56, C-59, C-60 och C-66. US Navy har emellertid också använt Lodestar och där kallades den R-50-1, -2 samt -5. I RAF kallades den Lodestar I och Lodestar II. Variationerna härrör förmodligen från de olika motorutrustningarna. De senare upplagorna med 1.000 hk Wright Cyclone-motorer var emellertid de vanligaste och dessa hade följande huvuddata: spännvidd 19,97 m, längd 15,19 m, tomvikt 5.350 kg, normal flygvikt 7.960 kg, toppfart 438 km/t på 4.700 m höjd, max marschfart 399 km/t, flygsträcka 3.000 km, stighastighet 590 m/min. och topphöjd 8.000 m. I civil version kunde Lodestar ta 14 passagerare.

Fråga: 1) Hur stort är det etiopiska flygvapnet och vilka flygplantyper använder man? 2) Vilka flygplantyper användes inom det schweiziska flygvapnet? 3) Är B 17 och S 17 fortfarande i bruk i Sverige?
P. S., Danmark.

Svar: 1) Det etiopiska flygvapnet är för närvarande endast under uppsättning och omfattar för tillfället några få de Havilland Tiger Moth, sex skol- och patrullflygplan av typ Saab Safir, ett transportplan av typ Avro XIX. Sexton lätta bombplan av den svenska typen Saab B 17A är emellertid under leverans. Dessa är utrustade med svenskbyggda Pratt & Whitney Twin Wasp-motorer om 1.065 hk och har en toppfart på c:a 450 km/t. Marschfarten anges till 390 km/t. 2) Det schweiziska flygvapnet har utöver ett mindre antal reaktionsdrivna Vampire-jaktplan (75 har beställts) propellerdrivna jaktplan av typerna Morane-Saulnier MS 406 (inom schweiziska flygvapnet betecknade D 3801) och Messerschmitt Me 109E. Dessutom finns ett antal schweiziska attackplan av typ C 3603 (Se ritning i FLYG n:r 3/47). För skolning och transport använder man huvudsakligen Bücker Jungmann respektive Junkers Ju 52. För närspaning använder man Fieseler Storch. 3) B 17 är i viss utsträckning fortfarande i tjänst men kommer inom kort att ersättas med A 21, en attackversion av den propellerdrivna Saab-skapelsen J 21. S 17, vi förmodar att ni menar den flottörförsedda versionen av B 17, kvarstår fortfarande i tjänst. Den korrekta beteckningen på sjöversionen är S 17BS. Det första S:et avser som bekant spaningsplan, 17 är typbeteckningen, B avser motorutrustningen (i detta fall en svenskbyggd Bristol Mercury 24 på 980 hk och det andra S:et betyder sjöflygplan.

TAYLOR CUB

40 hkr., total gångtid 565 tim., 115 tim. till motoröversyn. Luftvärdighetsbeviset gällande till 17/10 48. Förstklassigt skick. Säljes till förmånligt pris. Svar ställes till Gösta Tärnlund, Vasagatan 7, 2 tr., Göteborg.

ÖSTRA SÖRMLANDS FLYGKLUBBS MOTORFLYGSKOLA

börjar vinterkursen för utbildning av motorflygare i november (flygning söndagar) vid klubbens skola å Vängsö flygfält. Bra tåg- och bussförbindelser. Närmare upplysningar **tel. Gnesta 2 66** eller **Nyköping 26 10.**

LUFTSKYDDS- och GASTÄTA DÖRRAR

Splitterfria luckor och dörrar ★ Detonationsportar ★ ALLT i byggnads-, maskin- och fjädersmide ★ Piskställningar med spärr och hiss

VÄSTERÅS SMIDES- & KONSTRUKTIONSVERKSTAD

Kopparbergsvägen 65 - Västerås
Telefon 367 25, 367 54, bostad 355 94

FLYGMÄRKEN m. m.
Katalog mot porto!
AERO-TJÄNST - Malmö 3

Vattenfastlimmad björkplywood

(flygplansplywood)

säljes från lager.

Tjocklek 1.5, 2.5, 3, 4, 5 mm.

AB NORTHERN PLYWOOD
Smålandsgatan 2, Stockholm
Tel. 62 18 28, 62 18 29.

AIR CHUTES
IRVIN

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

Pioneer presenterar de nya modellerna P-TT-7 och P-TT-9 för träning av fallskärmstrupper



Bakifrån — Observera det nya arrangemanget med den fastgjorda linan på höljets översida och lägg också märke till metoden för sammankopplingen av hjälpfallskärmen med selen samt hur detta arrangemang håller fallskärmshöljet tätt intill hopparens kropp.

De nya Pioneer-fallskärmarna P-TT-7 (kalottens diameter 8,6 m) och P-TT-9 (kalottens diameter 9,14 m) har speciellt konstruerats med tanke på träning av fallskärmstrupper och förenar i sig en hel rad speciella egenskaper som saknats på de fallskärmar som tidigare använts för detta ändamål.

Den nya konstruktionen ger extremt låg sjunkhastighet, ett minimum av pendling samt en mycket lätt landning.

P-TT-7 och P-TT-9 är av synnerligen enkel konstruktion, och ompackning och underhåll kan ske med enklast tänkbara medel.

Båda dessa skärmar är givetvis utrustade med Pioneers berömda snabbpassande sele *. Denna förnämliga egenskap samt ett flertal andra nyheter gör P-TT-7 och P-TT-9 till världens mest lämpade fallskärmar för träning av fallskärmstrupper.

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



Från sidan — Lägg märke till den lämpliga placering kroken till den fastgjorda linan erhållit i en ficka på selens vänstra axelband. Vid uthoppet hakas kroken fast i den styrkabel som löper i taket inuti planet.



Pioneers fallskärmar är alla utrustade med den exklusiva snabb-passande selen *, som ger perfekt passform på kortare tid än 3 sekunder. Tack vare snabblösgöringen kan hopparen omedelbart och i exakt det ögonblick han önskar lösgöra sig från skärmen.



DEN SMIDIGA RYGGFALLSKÄRMEN P3-B är standardutrustning för amerikanska armé- och marinflygvapnen, inom vissa utländska flygvapen samt för provflygare vid en rad ledande flygplanfabriker.



AN-SS MILITÄR SITTFALLSKÄRM är standardutrustning inte bara i de amerikanska armé- och marinflygvapnen utan också inom vissa utländska flygvapen.



P4-B SPECIALFALLSKÄRM som konstruerats för segelplanet Grunau Baby. Ett exempel på Pioneers resurser och möjligheter då det gäller att framställa fallskärmar för speciella ändamål.

CHENEY fabrics

PIONEER PARACHUTE COMPANY, INC.

MANCHESTER, CONNECTICUT, U. S. A. Telegramadress: PIPAR

PIONEER PARACHUTE COMPANY

Representant i Sverige: Åke Forsmark, Kummelvägen 9, Ålsten, Stockholm
Service: Svensk Fallskärmstjänst, Linköping

Pioneer Parachute Co., Inc., säljer även militära överskotts-fallskärmar från War Assets Administration.

BOK-NYTT

Sjökrig

Äntligen en läsvärd bok om andra världskrigets sjökrig! Denna bok skiljer sig fördelaktigt från de ur sakliga synpunkter värdelösa, av okunnig propagandaglädje burna böcker som tidigare utgivits på annat förlag. Nu har en fackman av erkänd kapacitet givit sig i kast med ämnet, och resultatet har blivit läsvärt.

Boken är indelad i tre avdelningar, behandlande sjökrigets förlopp, krigföringsmetoder och sjömaktens betydelse för andra världskriget. Utan jämförelse är den första avdelningen den intressantaste och mest användbara liksom den är störst till omfånget — den är en utmärkt uppslagsbok för den som vill i minnet återkalla händelserna på de mångfaldiga sjökrigsskådeplatserna. Den endast 2½ sidor omfattande sista avdelningen hade med fördel kunnat uteslutas.

Den sjömilitäre författarens tankar rör sig i fasta traditionella banor — de lovvärda försöken att objektivt införa det nyaste sjökrigsföringsmedlet, flyget, har lyckats endast delvis. Framställningen hade vunnit betydligt på en verklig granskning av detta nya medels inflytande på sjökrigsföringen, belyst med erfarenheterna och naken statistik. Förf. har icke kunnat motstå frestelsen att med lätt hand halka över de sjökrigshändelser som utspelades i luften. Och onödigt emfatiskt tar förf. de traditionella sjökrigsvapnen i sitt beskydd.

Dessa ofullständigheter och denna partiskhet är bokens främsta fel. En icke sakkunnig läsare bibringas en felaktig bild av vad som skett i sjökriget, därför att bilden är ofullständig. Ett annat betänkligt fel är att förf. drar slutsatser direkt ur krigshändelserna och allmängör slutsatserna, varför en icke sakkunnig läsare kan förledas tro att slutsatserna gäller även våra förhållanden, vilket icke kan vara fallet.

Ett exempel! Förhållandena i Stilla havet är så vitt skilda från våra, att man av dem kan dra blott indirekta slutsatser. Vad skedde där? Kort sagt att amerikanarna skapade en flyghangarflotta, som bar tusentals flygplan över havet, eskorterade av flottans traditionella fartygstyper. De flesta sjöslagen avgjordes i luften och blev »sjöflygslag», mer eller mindre fullständigt — flyget var flottans främsta stridsmedel. För att försvara vårt land behöver vår flotta inga hangarfartyg utan vårt flyg har sina fasta baser på land. Och detta landbaserade flyg har långt större möjligheter till kraftinsatser än det hangarbaserade.

Det är synd att det nya i sjökrigföringen framförs så på skruvar i denna i övrigt ur flera synpunkter värdefulla bok. Men det är inte så lätt att vara objektiv. Och dock är objektiviteten det främsta kravet på varje historisk framställning. **W. Kleen.**

MAGNUS STARCK: **Sjömakten i andra världskriget.** Natur och Kultur. Pris 6: — kr.

Svensk jordenruntflygare

Hans Ostelius har skaffat sig mer vänner än de flesta, men det är heller inte så få som har svårt att uppskatta denne högst moderne globetrotter och kåsör. I sin senaste bok — På luffen i luften — deklarerar han sin kärlek till England, där han verkat i London under sju år i ABA:s tjänst, men det är en medfödd amerikansk frejdighet som ger denne märklige skånepåg hans charm. Han tycker att det är rasande roligt att flyga och se sig omkring och hans upptäckarglädje smittar av sig, det kan ingen bortresonera. Han flyger jorden runt åt öster, hoppar över det som är tråkigt och stannar där det är något nytt eller spännande att se på. Tjusningen med Ostelius är onekligen att han inte tar någonting högtidligt och då han låter sig intervjuas i de länder han besöker och alltid avslutar pratstunden med att förklara för intervjuaren att Sverige inte har några territoriella krav på Australien, Tasmanien eller var han nu kan befinna sig blir han lessen över att denna fras alltid blir struken. De förstår inte hans skämt. Och det är nog också de högtidliga människorna som har svårast att förstå Ostelius, den evige tjuvpojken.

Signaturen tycker förstås att den nya boken verkar lite hastigt ihopkommen och ojämn i sina delar. I en skildring av denna natur skulle man bra gärna ha sett en del bilder, och en dyrgrip som Ostelius själv talar om när han blir fotograferad i Indien efter att ha fällt jaktens enda jaguar skulle ha förgyllt mycket. Han gör emellertid ofta ett ärligt intryck med att tala om hur uselt och ruttet det är här och där och han höjer ett varnande finger för dem som tänkt sig Australien som framtidslandet. Här blev författaren föga generöst mottagen och han anmärker också spontant att han inte blev bjuden på lunch en enda gång. På andra ställen mötte han större förståelse och i de intressanta kapitlen från Indien — bokens bästa — avslöjas det att både tjänare och chaufför ställdes till hans speciella förfogande. Ja, Ostelius ger oss lust att flyga ut i världen eller som han själv träffande säger: luffa i luften. **S. B.**

Hans Ostelius: PÅ LUFFEN I LUFTEN. Natur och Kultur. Pris 9: 75 kr.

REAKTIONSAGGREGAT

som prövats och befunnits fullgoda...

"Vid S. B. A. C.-utställningen ägnades största intresset åt Rolls-Royce motorerna. De voro en god exponent för den speciella kombination av högtstående teknik och verklig praktiskhet, som kanske är engelsk ingeniörskonsts förnämsta egenskap.

Endast Nene, Derwent, Griffon och Eagle voro utställda — motorer, som alla grundligt prövats och befunnits hålla måttet. De ha en förmåga att ej blott producera kraft utan också att fortsätta att göra det. Nene turboreaktionsaggregat utgjorde kraftkällan för Vickers-Armstrong Attacker och de två Derwent turbo-reaktionsaggregaten kraftkällan för Gloster Meteor, vilka båda plan väckte berättigad uppmärksamhet vid flygdemonstrationerna.

Både i utställningshallen och vid flygdemonstrationen var Derwent väl värd den beundran, som visades den."

Oliver Stewart.

ROLLS-ROYCE *Aero*

ENGINES

FÖR SNABBHET OCH PÅLITLIGHET

ROLLS-ROYCE LTD • DERBY • ENGLAND

Repr.: Salén & Wicander, Aktiebolag, Postfack Stockholm 1

MOD ATT TÄNKA



Betydelsen av

HAWKER SIDDELEY

GRUPPEN

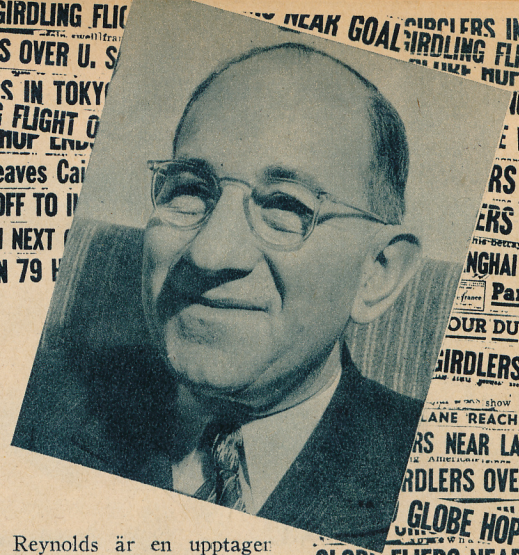
Samtidigt som den vetenskapliga forskningen inom flyget blir alltmera betydelsefull, blir den också allt svårare. Tanken bakom Hawker Siddeley-gruppen är att till varje företag, som är medlem, ställa till förfogande en sådan mängd och omfång av teknisk erfarenhet och resurser, som ligger utanför de praktiska möjligheternas ram för ett enda företag. Varje företag sköter sig självt: och dock, tillsammans bilda de en samverkande enhet, som inte endast på världsmarknaden skänker varje medlemsföretag det helas styrka, utan också ger en gemensam fond av flygets teknik, resurser och möjligheter, som i dag är unik.

A. V. ROE & CO. LTD · HAWKER AIRCRAFT LTD · GLOSTER AIRCRAFT LTD
Sir W. G. ARMSTRONG WHITWORTH AIRCRAFT LTD · ARMSTRONG SIDDELEY MOTORS LTD
A. V. ROE CANADA LTD · AIR SERVICE TRAINING LTD · A. W. HAWKSLEY LTD

Hawker Siddeley Aircraft Company Limited, 18 St. James Square, London, S.W.1, England

SILVERREGN

ÖVER SVENSKA FLYGARE



— Hur kommer det sig att chefen för en reservoarpennfabrik är så begiven på att flyga och offrar så mycket tid och pengar på att utveckla flyget och försöka slå rekord i luften? Det är lätt förklarat. Många år innan jag började tillverka reservoarpennor var jag hopplöst flygbiten. Det började under första världskriget då jag tjänstgjorde i amerikanska flygvapnet i Frankrike. Men ni skall inte tro att jag är någon »hjälte» som skjutit ned en massa tyska flygplan och fått medaljer och ordnar. Kriget var slut innan jag kom till flyget. Men jag fick lära mig flygnavigering och sedan dess är jag såld...

Den som berättar detta är *Milton Reynolds*, amerikansk mångmiljonär och ägare av de berömda pennfabrikerna i Chicago. Han är också rekordhållare i jordenruntflygning, och för några månader sedan förekom hans namn i alla världens tidningar. Det var när han putsade Howard Hughes rekord som lydde på 3 dagar, 19 timmar och 14 minuter till 3 dagar, 6 timmar och 55½ minut. Och ändå flög Reynolds en betydligt längre sträcka.

FLYG:s medarbetare fick ett sammanträffande med den illustre rekordhållaren vid hans snabbvisit i Stockholm helt nyligen. Den 45-årige Reynolds är en upptagen herre, som i släptåg har sekreterare, försäljningspersonal och flygare.

— Hughes flög 14.824 engelska mil på 71.07 timmar, förklarar han. Vår sträcka var 19.899 mil med en flygtid av 62.46,30 timmar. Inberäknat start och landningar var vi borta 78.55,30 timmar. Titta på kartan så ser ni skillnaden i flygväg.

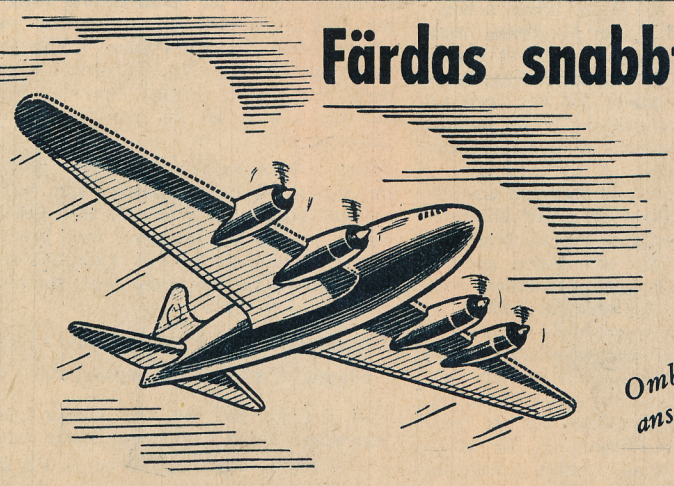
Mr. Reynolds drar ett par djupa bloss på sin cigarr och svarar på minst ett halvt dussin telefonsamtal innan han fortsätter att besvara intervjuarens frågor.

— Varför jag kom till Sverige? Jag kom faktiskt inte hit enbart för att titta på Bromma och det svenska flygvapnet. Mitt besök är av affärskaraktär: jag funderar på att öppna en pennfabrik i Stockholm, och den tekniska utrustningen är redan på väg hit — per flyg, naturligtvis. Jag skall i det sammanhanget berätta en nyhet för er: den första pennan som tillverkas i min fabrik här i Sverige skall vara av rent guld och föräras kung Gustaf vid hans 40-årsjubileum som regent. De följande hundra pennorna blir av silver och skall ges till skickliga svenska flygare, både civila och militära. Även modellflygare skall få vara med och dela silverpennorna. Jag tycker att vi äldre måste uppmuntra deras ungdomliga entusiasm och flygsinne. Och vad jag kan förstå vet svenska pojkar ganska mycket om flyg.

(Forts. på sid. 26.)



Den amerikanske mångmiljonären, pennfabrikanten och rekordflygaren Milton Reynolds har nyligen gjort en snabbvisit i Stockholm varvid han berättade för FLYG att allt är klart för ett nytt rekordförsök (!) och att han tänker förära 100 svenska flygare en vacker present.



Färdas snabbt, bekvämt, modernt...

men tag inga risker —
tag luftfärdsförsäkring i

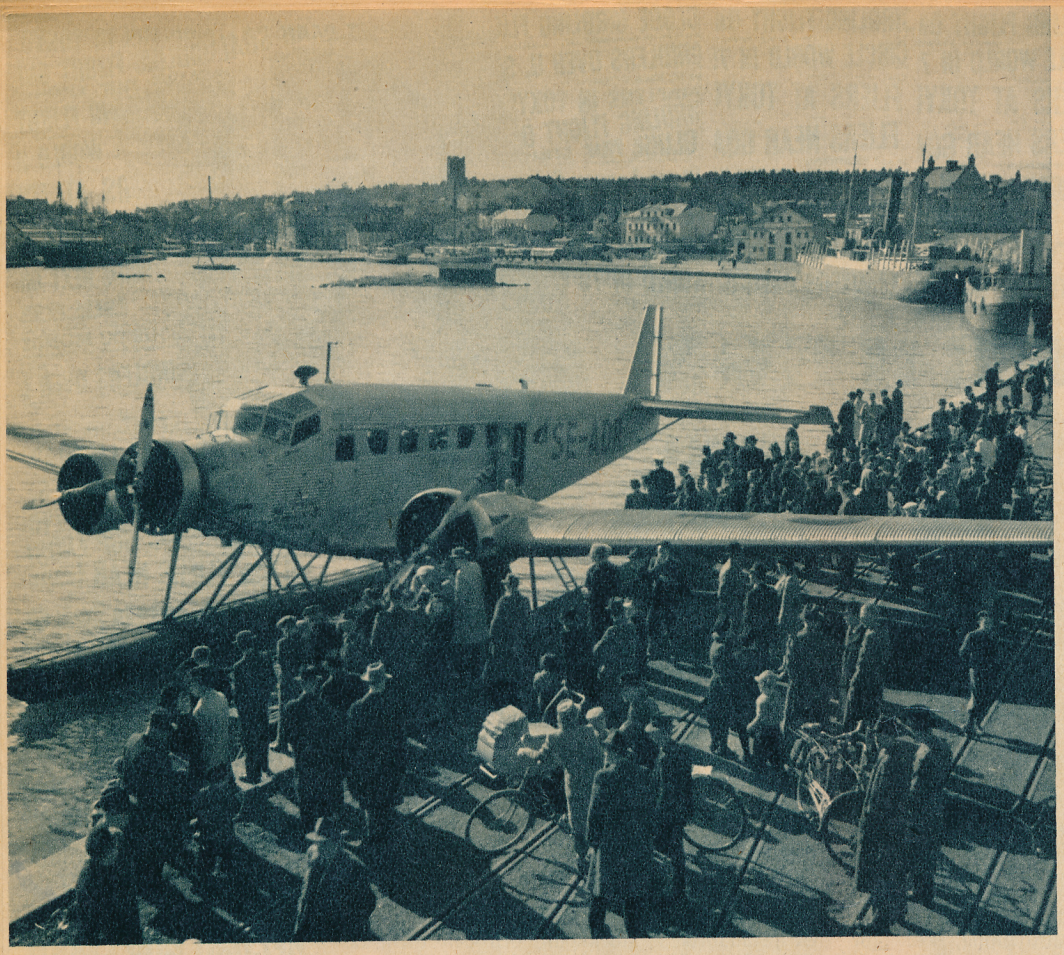
FÖRSÄKRINGSBOLAGET

TRAFIK

specialbolag för trafikrisker

Ombud anställas.

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



KRITISKT

för svenskt civilflyg

— Det finns för närvarande inte ett yrke som är mera osäkert än civilflygarens. De förare som har skolor och annan utbildning gör därför klokast i att så fort som möjligt lämna flyget och söka sig till mera tryggare verksamhetsområde. Om ett halvt år är förhållandena kanske ännu sämre, både inom flyget och på den allmänna arbetsmarknaden.

Det är vad som bl. a. sades på Svenska Pilotföreningens årsmöte nyligen då man diskuterade några just nu brännande aktuella frågor beträffande det svenska civilflyget. Ungefär så resoneras det också man och man emellan i den lilla yrkeskår som representeras av piloter som är anställda hos de civila flygföretagen, fast man har lite svårt att inse att situationen verkligen är så allvarlig som den är. Det går dock inte att blunda för det faktum att det kommersiella flyget på alla håll är på större eller mindre tillbakagång. Efterverkningarna från de första fredsårens våldsamma utveckling börjar göra sig påminda efter den starka expansionen. Bolagens ekonomiska svårigheter med åtföljande lönetrassel för personalen, det allmänna ekonomiska läget samt de talrika fallen då piloterna gått tillbaka till Flygvapnet har sedan en längre tid varslat om att vi är på väg att glida in i en kris inom civilflyget.

Den verkliga smällen kom emellertid först för ett par veckor sedan då man i samband med vissa bensinbesparingsåtgärder utfärdade förbud för rundflygning. Förbudet berör 22 flygföretag av vilka de flesta nästan helt lever just på rundflyg. Detta innebär med andra ord att bolagen i fortsättningen inte har någonting att göra — taxiflyget upptar endast en liten procent av inkomsterna och är ingenting att räkna med när det gäller att hålla ett flygbolags ekonomi flytande — och som läget ser ut nu finns det knappast något annat val än att packa in materielen i väntan på bättre tider. Av de 43 piloter som rundflygförbudet berör har flera redan blivit uppsagda. Några av dessa har kunnat gå tillbaka till Flygvapnet, en del har övergått till annan verksamhet medan de flesta blivit arbetslösa. Det är ett hårt slag för dessa unga män som i flesta fall inte hunnit få någon annan utbildning än den gedigna flygutbildning de fått i Flygvapnet. De har trott på flyget, satsat på det och måste nu kanske se sina illusioner krossas i ämbetsverkens tungt malande kvarn.

För de flesta som nu lämnar sin anställning kommer det säkert också att bli mycket svårt att underhålla flygskickligheten och sina certifikat för att någon gång i framtiden kunna återuppta sitt arbete som flygförare. Det går på omkring 2.500 kronor att varje halvår flyga in de stipulerade timmarna plus läkarundersökningarna och det betyder ungefär detsamma som att dessa piloter är förlorade för flyget för alltid. Detta kan återigen föra med sig att flygbolagen någon gång i framtiden när verksamheten åter kan komma igång i hela sin omfattning plötsligt står utan personal. De flesta av förarna som nu tjänstgör eller har tjänstgjort inom civilflyget är nämligen f. d. värnpliktiga flygförare men eftersom Flygvapnet numera avskaffat denna utbildning kommer det att dröja minst sex år innan man kan räkna med att pilotfrågan eventuellt kan ordnas genom att f. d. stamflygförare tar anställning hos de civila bolagen.

Orsaken till rundflygförbudet var bensinbristen, hette det. Man frågar sig emellertid om myndigheterna över huvudtaget gjort någon ansträngning för att verkligen ta reda på vilka bränslekvantiteter det rör sig om när det gäller rundflyg som tydligen ansetts som en sorts flygets »söndagsåkning». Enligt uppgift förbrukar rundflygmaskinerna endast futtiga 0,4 procent av hela landets bensinkonsumtion. Då denna försvinnande lilla mängd dessutom är 80-oktanig flygbensin av vilken det finns mycket stora lager i landet som bara förstörs om de får stå alltför länge och då den heller inte inkräktar på våra hårdvalutatillgångar är det ganska svårt att förstå vilka orsaker som dikterat förbudet.

Samtliga flygbolag har tillsammans med Svenska Pilotföreningen uppvaktat regeringen med en framställan om att få rundflygförbudet upphävt, och på den vägen ligger saken fortfarande.

Men förarna då? Vad skall det bli av dem, hur skall de klara sig, vad tänker de skaffa sig för nya yrken? Vi har gjort några stickprov bland de 43 förare som mer eller mindre berörs av rundflygstoppet och här låter vi dem själva svara på frågorna.

Sten Gripenlöf:

Yrkesflyget får vara för min del!

— Jag tänker sätta igång med mina en gång avbrutna studier till maskiningenjör, berättar Sten Gripenlöf som under hela sommaren legat på rundflygning med Seabee. För att få verkstadspraktik har jag tagit jobb hos Torsten Ullman i Växsjö och samtidigt börjar jag läsa per korrespondens. När jag är färdig? Omkring 4—5 år har jag räknat att det skall ta till ingenjörsexamen.

Det yrkesmässiga flyget får nog vara för min del i fortsättningen. Man har visserligen stor frihet i arbetet men det blir i stället för mycket pappersexercis och annat trassel. Men flygning som hobby tänker jag däremot absolut inte sluta med, tvärtom.

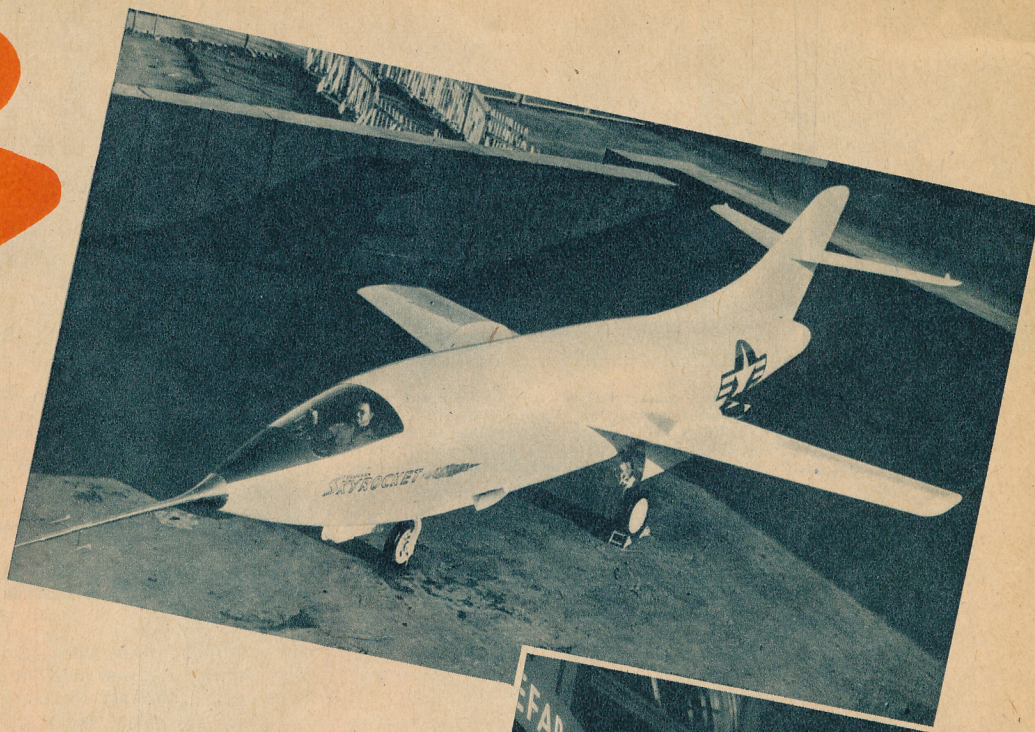
Flygkapten Per Lovén:

Stoppa i stället söndagsflyget!

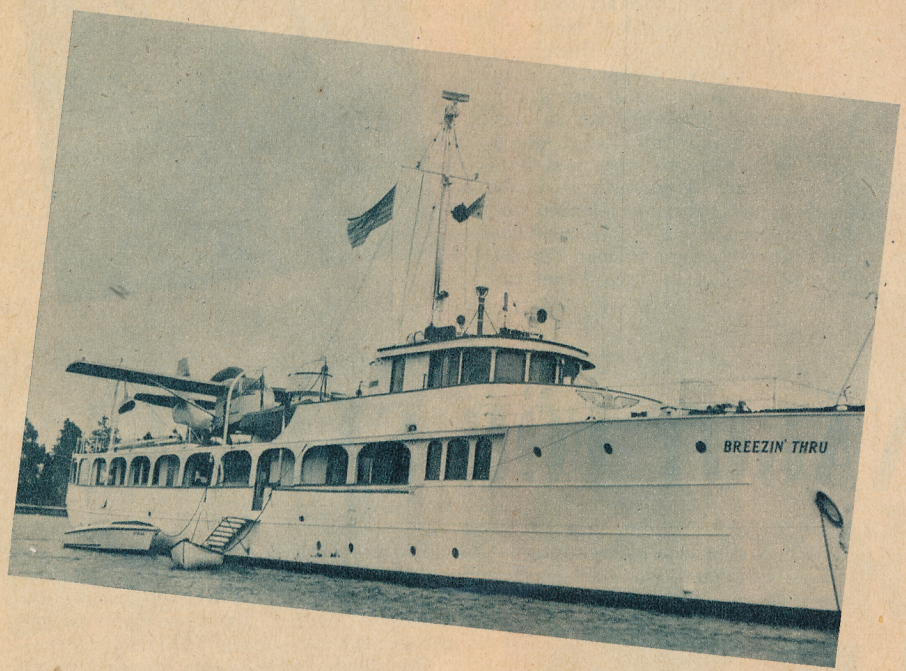
— Jag för min del ser ganska ljust på framtiden, säger flygkapten Lovén som lik-

(Forts. på sid. 26.)

SENASTE NYTT



T. h.: Den raketdrivna Skyrocket — USAAF:s modernaste tillskott — håller på att provflygas. Planet som kallas D-558-2 är 13 meter långt, men har en spännvidd på endast 7,6 meter. Raketaggregatet är av typ Westinghouse. — Nedan: »Breezin'Thru» som ägs av amerikanaren Bearl Sprott torde vara det enda privatägda »hangarfartyget». Sprott har nämligen en Seabee upphängd på akterdäck och tar sig gärna en flygtur då han gör strandhugg.

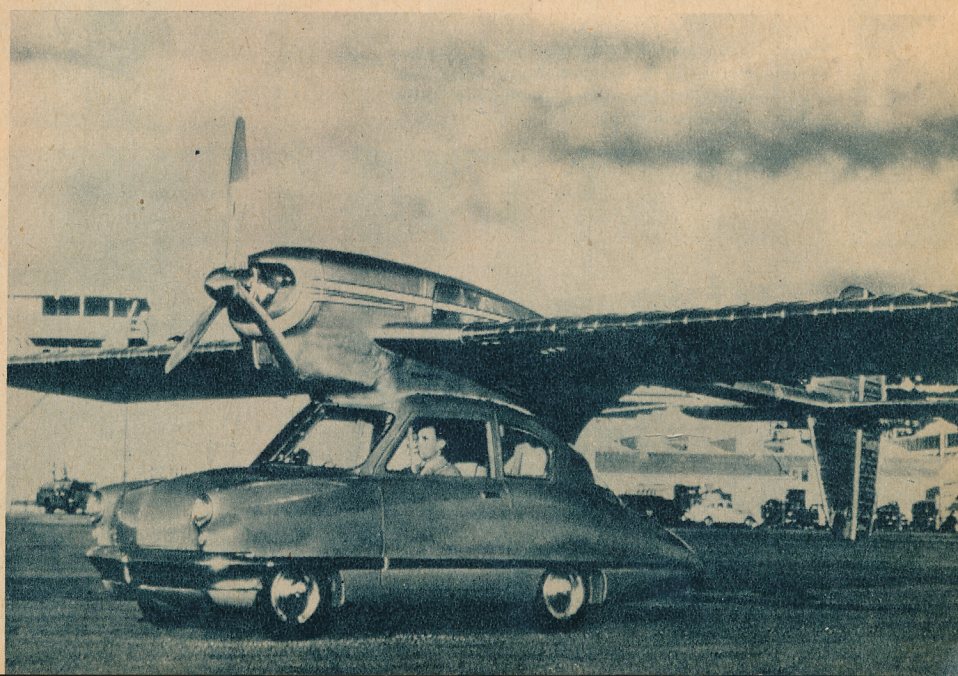


Nedan: President Trumans DC-6 har bl. a. ett så här elegant konferensrum, av vilket man här ser presidentens bord.



Ovan: I samband med helikopterkonferensen i Stockholm härom sistens hade SEEFAB i Sandviken ordnat en liten utställning av sina produkter. Här ses disponent N. GILLE (i mitten) demonstrera några specialtillverkade stålrör. — Nedan: En fyrsitsig flygbil genomgår f. n. markprov hos Consolidated Vultee i San Diego. Kombinationen har en spännvidd på 10 meter och är utrustad med en 190 hästkrafters motor. Bilen har hydrauliska bromsar och stötdämpare för att underlätta landningen.










Nej, det är ingen fara med OVE HUZELL, han har varken blivit hypnotisör eller fått ett fiskben i halsen även om han kanske inte är riktigt sig lik i denna av någon anledning ganska koncentrerade attityd. — THURE HANSSON är en av dem som mest ivrat för att få ordning på pilotternas löneförhållanden. Han ses tillsammans med t. v. FOLKE HÖÖK och HERJE WESTRIN (i mitten). På andra sidan av bordet satt ingenjör HEDÉN, Västerås, en av de få utsocknes, tillsammans med SPF:s ordförande, CAJ-AAGE JOHANSSON. — MARTIN SKOOG visade att han kunde även annat än hålla ordning på trafiken och gav några verkliga smakprov på sina pianisttalanger.

BLAND CIVILFLYGARE OCH HELIKOPTERSPECIALISTER

Svenska pilotföreningen

har säkert aldrig samlats till rådplägning under mera allvarliga förhållanden än vad som var fallet vid det senaste årsmötet som nyligen begicks på Mosebacke i Stockholm. Inte mindre än ett femtiotal medlemmar, de flesta från Stockholm, hade mött upp, men så var det också alldeles särskilt viktiga saker man hade att diskutera.

Den senaste skrällen

för civilflyget — rundflygförbundet — var huvudorsaken till mötets allvarliga prägel. Det stod klart för var och en att det här var frågan om civilflygets vara eller inte vara och att veta att man när som helst kan vänta avsked på grund av att företaget måste packa ihop kan knappast bidra till att förgylla upp tillvaron. Möjligheterna att få förbudet upphävt diskuterades från alla synviklar och man beslöt att skaffa tillräckligt material för att sedan så fort som möjligt uppvakta regeringen i denna för det svenska civilflygets existens så livsviktiga fråga. Vidare ventilerades de civila piloternas löne- och arbetsförhållanden vilka det för närvarande inte tycks finnas någon ordning på. Över fyra timmar tog det att klubba igenom alla de frågor som var

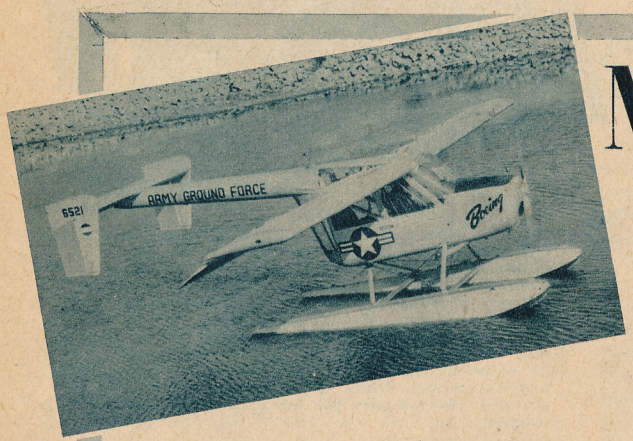
(Forts. på sid. 23.)

★

ALBIN AHRENBERGS bekanta profil saknades heller inte på helikopterkonferensen på Grand Hotel och han ses nedan tillsammans med Bristols Stockholms-representant, Mr A. REICHEL.

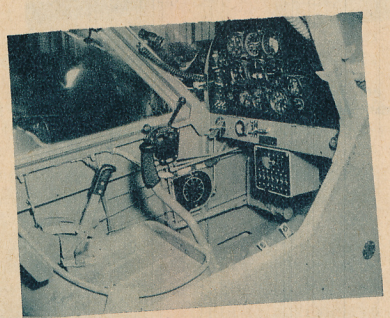


NÅGOT FÖR SVERIGE?

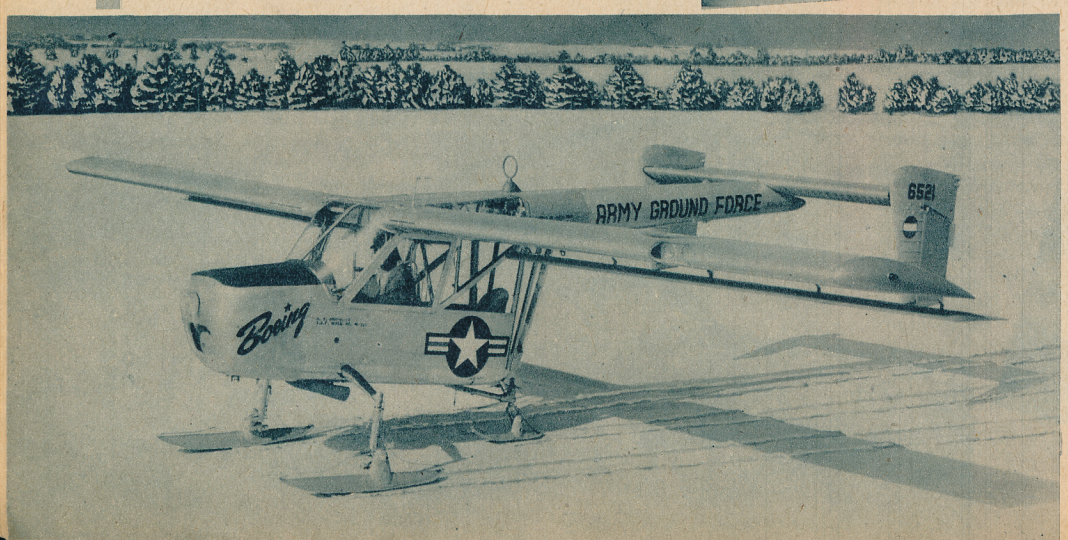


Boeings »flygande glasveranda» — XL-15 — har nu begåvats med skidor och med hänsyn till den korta start- och landningssträckan borde planet vara något för Skandinavien. Även med flottörer har planet nått goda resultat och amerikanska arméflyget har beställt 10 exemplar av planet som nu fått namnet YL-15.

Den illustra luftfarkosten som är tvåsitsig har en 125 hk Lycoming-motor. Landningshastigheten är 56 km/tim. och startsträckan 180 meter (på denna sträcka kan planet f. ö. klara ett 15 meter högt hinder). YL-15 är helt byggd i metall.



Ovan: YL-15 med Edoflottörer. — T. h.: Instrumenteringen är mycket överskådlig och reglagen är lättåtkomliga. — Nedan: »Flygande glasverandan» på skidor.





Ovan: YL-15 kan lätt packas ihop och fraktas i en speciell transportvagn. Här får »luftjeepen» hjälp av sin markbundna kollega.



ETT SLAG FÖR SÄKERHET

Holländarna har på en stor flygutställning helt nyligen inlett en kraftig propaganda för flygsäkerhet och i affischer och filmer som distribueras runt hela landet uppmanar man flygets personal till försiktighet.

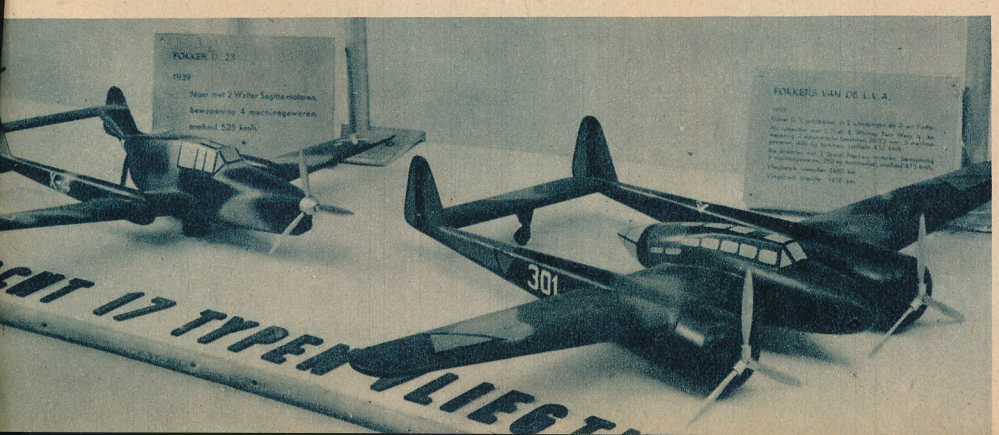
Redan den 18 oktober 1947, knappa ett och ett halvt år efter krigsslutet, hade holländarna lyckats komma så långt att de öppnade en av Europas största flygutställningar. Utställningen som kallas »*de Lustrijkra 47*», täckte ett område, som väl kunde mäta sig med årets S:t Eriksmässa. Inte ens en främling i staden behövde fråga sig fram till utställningen — redan miltals innan vi anlänt till Rotterdam syntes utställningsmasten, ett 85 meter högt torn, svepa ut en ljuskägla i rymden. Som sig bör var givtevis utställningsmasten ordnad som en flygfyr. Den lockade också massor med folk. Inte bara från den närmaste trakten, utan även från grannländerna och till och med från andra sidan Atlanten anlände intresserade.

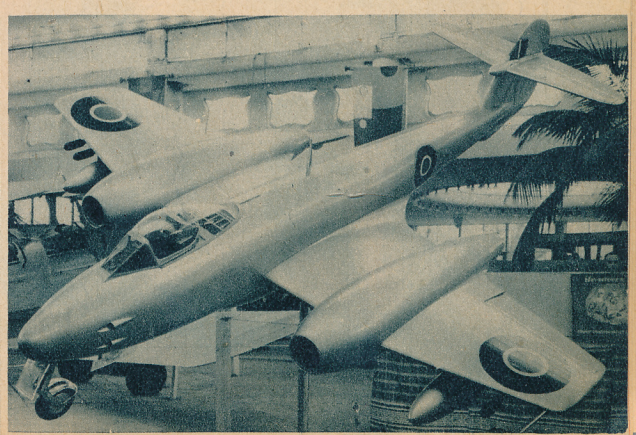
Redan i den stora entrén fångades man av en rent holländsk reklam. Där tronade nämligen en stor talande papegoja, som till alla besökare ropade ut att de skulle lägga en slant i gojans sparbössa till förmån för krigets invalider. En stor del av besökarna var gamla stridsflygare som varit med om slaget om Holland mot Görings luftarmador. Vad de fick se på utställningen var inte bara nyheter. Stridsmaskiner av märken och modeller, som de själva fört, var blandade med nyheter från alla flygområden. Radar, säkerhetsanordningar, flyttbara flygfält — ja, överhuvudtaget allt som kriget skapat till fredsflygets fromma. Men där visades också hur de från kriget överblivna krigsmaskinerna lämpligast skall byggas om till fredliga värv — jaktmaskiner och lätta bombare har byggts om till fraktmaskiner o. s. v. En mycket stor del av utställningen upptogs av säkerhetsmateriel. Genom affischer med realistiska motiv har man kanske gjort mer nytta än med någon annan upplysning. Affischerna och filmerna har efter utställningen spritts över alla flygplatser i hela Holland. Redan nu har man tillfälle att se en del av de mest slående affischerna på Schiphols flygplats, i pilotrum, hangarer och övriga samlingssalar. Detta är ett led i den intensiva propagandan för en säkrare luftfart som holländarna fört sedan en tid.

T. h.: Realistiska affischer av detta slag sprids nu över hela Holland som ett led i propagandan för säkrare luftfart. Texten lyder: »Lågflygning? Visste inte att de fanns där? Oförsvarligt!» — Nedan: En affisch som uppmanar till att kontrollera checklistan i varje liten detalj.



T. v.: Krigsflygplan av typen Fokker D och Fokkers GI, vilket har ombyggts till ambulansflygplan. — T. h.: En vacker jättemodell av Gloster Meteor fanns också att beskåda på den holländska flygutställningen.





TYSK RAKET



F4 - AMBULANSEN 20 ÅR

Första ambulansflygningen från F 4 i Östersund gjordes 1927, märkligt nog med samme man vid spakarna som vid dagens ambulansutryckningar, nämligen förvaltare *Knut Gunnerfeldt*. Det är alltså 20-årsjubileum i år — ett i Norrlands obygder aktat jubileum.

— Vi började ambulansverksamheten med ett ombyggt spaningsplan av typ S 1, vilket rymde tre personer, berättar förvaltare Gunnerfeldt. Första flygningen vi gjorde — alltså 1927 — var upp till Malgovik vid Malgomajsjön. Det var en vägarbetare som spräckt en ryggkota och som vi forslade till Umeå lasarett. Sedan har det i genomsnitt varit ett 50-tal ambulansflygningar om året. Kulmen nåddes under 30-talet — nu märks det att vägnätet har blivit rikare och det har blivit fler sjukstugor. Behovet av flygambulansen tycks inte vara lika stort nu, men den har givetvis en mission att fylla fortfarande.

Värst var det i början då man många gånger flög utan eller i varje fall med mycket knapphändiga väderleksrapporter. Det var inget ovanligt att komma in i oväderscentra som man aldrig hade haft en aning om. Landningarna har det däremot aldrig varit någon fara med. Vi har alltid gått ned på sjöar och isar.

Förvaltare Gunnerfeldt förkroppsligar det svenska ambulansflyget mer än de flesta. Han har cirka 600 ambulansflygningar bakom sig — 3.500 flygtimmar —, började som mekaniker 1923 och som flygförare 1926! — Junkers W 34 som vi använder numera är perfekt som ambulansplan, förklarar den 44-årige förvaltaren. Det är inte snabbt, men det har andra värdefulla egenskaper — det är robust och lätt att starta och landa.

Min roligaste flygning? Ja, det har alltid varit tacksamt när vi hunnit i tid och den sjuke kunnat få hjälp. Roligt var det emellertid den gång det föddes ett välskapat flickebarn i luften — roligt att det gick bra, menar jag. Flickan torde väl vara i 12-årsåldern nu. Hon heter förresten Gunvor Fylgia Andersson och hör hemma i Övertorneå. Det hände under den tid jag tjänstgjorde som ambulansförare i Boden, där jag var ett 10-tal år.



Ofta måste den sjuke fraktas i pulka innan flygambulansen kan ta hand om honom.

JAKT GÅR TILL ANFALL

Vår serie »Den flygningen glömmer jag aldrig» bjuder denna gång på en paradsak: den svenske flygaren ULF CHRISTIERNSSONS möte och luftstrid med en tysk raketjakt. Sällan har väl en flygare upplevt mera dramatiska minuter än dem denne svenske flygare var med om i egenskap av allierad stridsflygare. Man trodde att tyskarnas reaktionsplan ännu förde en behaglig experimenttillvaro på terra firma, då ett exemplar plötsligt kom tjutande genom luften och började använda kulsprutorna!



ULF CHRISTIERNSSON.

Någon gång i augusti 1944 meddelade ett krigstelegram tämligen lakoniskt att den första RAF-pilot som mött ett tyskt Jet-plan — som är den engelska benämningen på reaktionsdrivna flygplan — var en svensk vid namn *Ulf Christiernsson,* f. d. svensk flyglöjtnant.

Christiernssons Mosquitoplan sveptes plötsligt förbi av ett tyskt plan, som flög ett par hundra kilometer snabbare. Planet vände och anföll och Christiernsson gick ned i störtdykning och lyckades undkomma.

Ja, så löd telegrammet i all sin torra sakenlighet, men frågar man Ulf Christiernsson om saken, så får man veta, att även om han upplevde det mesta under kriget, så räknar han det mötet till det mest dramatiska och nervpirrande, som han någonsin upplevt i luften. Den flygningen glömmer han aldrig!

Och när han förklarar detta på sin lugna, optimistiskt ljusa skånska, så tror man honom. Ulf Christiernsson — som numera är populär chefspilot hos Skandinaviska Aero — är ingen vän av stora ord eller vidlyftiga fraser. Han är en ovanligt sympatisk typ av flygare, som avskyr att tala om sig själv, men säger han att han känt kalla kårar efter ryggbastet, då måste de ha varit mycket kalla. Det skall en hel del till för att rubba hans skånska flegma.

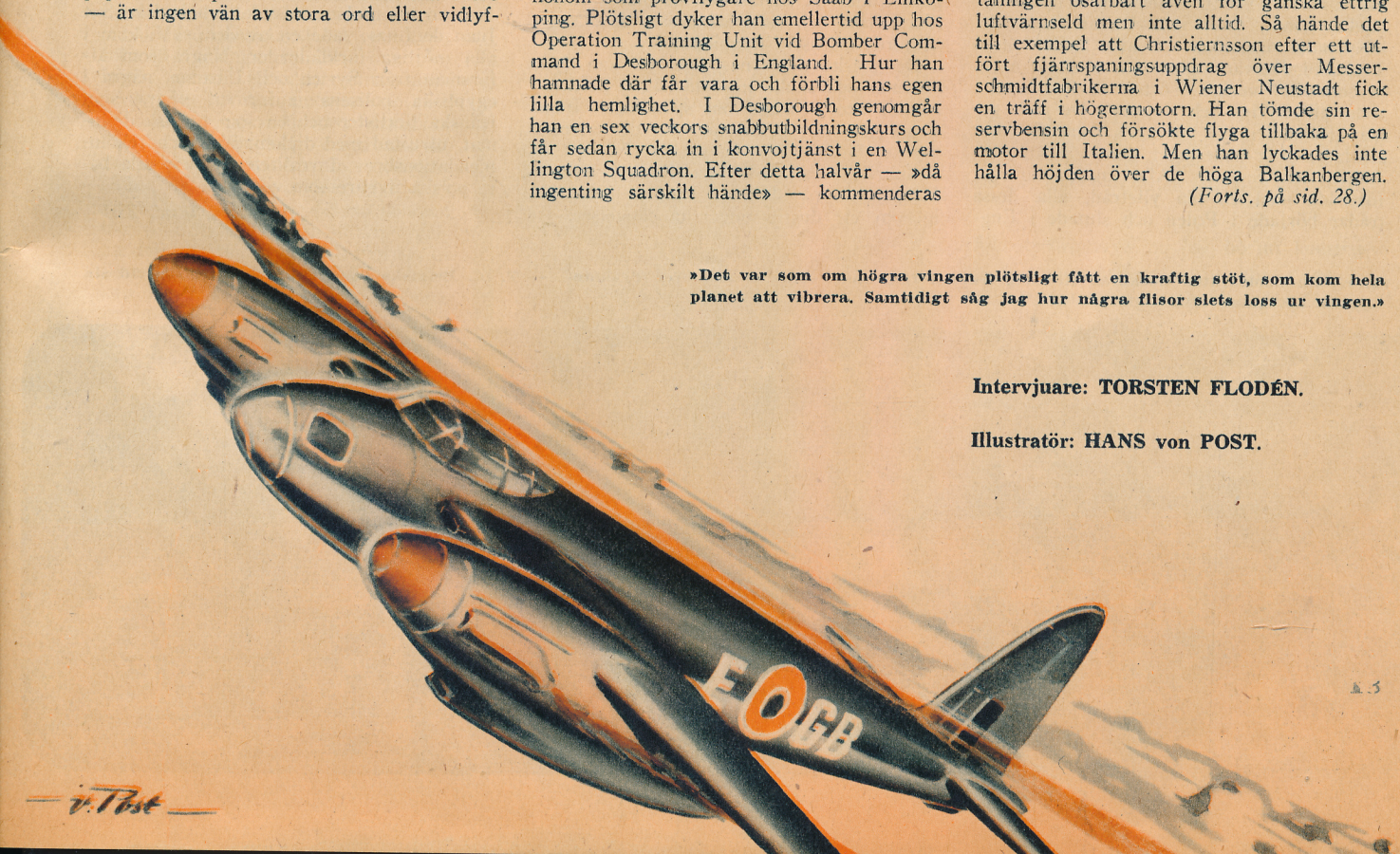
Hur han hamnade hos Royal Air Force? Äventyrslystnad och vikingalynne förstås, men kanske också en försvarlig nypa sympati för de allierades sak. Ulf Christiernsson, tycker som han själv säger, att det är roligt, »när det rör sig». Men i samma andetag tillägger han, att det heller inte är oviktigt att veta, vad det rör sig om. Varför man slåss. Åren hos Royal Air Force var hårda, men de var intressanta och stimulerande. För ingenting i världen skulle han vilja ha dem ogjorda.

1937 lämnade han sin anställning i svenska flygvapnet, men kvarstod i reserven, och övergick till ABA. Under panikåren blir han givetvis inkallad och 1941 hittar vi honom som provflygare hos Saab i Linköping. Plötsligt dyker han emellertid upp hos Operation Training Unit vid Bomber Command i Desborough i England. Hur han hamnade där får vara och förbli hans egen lilla hemlighet. I Desborough genomgår han en sex veckors snabbutbildningskurs och får sedan rycka in i konvojtjänst i en Wellington Squadron. Efter detta halvår — »då ingenting särskilt hände» — kommenderas han till en Mosquitokurs och utbildas till »pathfinder» och fjärrspaningspilot.

Hans första kommendering blir »overseas». Han hamnar på flygfältet Tocra utanför Bengasi i Nordafrika. I juni 1944 flyttas han till Europa. Hans nya bas blir San Severo, som är beläget på Italiens sporre, alltså ganska långt både från England och hemlandet. Från San Severo utför han sedan fjärrspaningsuppdrag runt halva Europa. Tillsammans med en spanare flyger han ett snabbt tvåmotorigt fjärrspaningsplan av Mosquito-typ (genomsnittsfart 550 kilometer i timman) med sex inbyggda kameror men utan beväpning. Detta senare dels för att spara last, dels för att hindra piloterna att bli »klåfingriga». Uppgiften är att smyga sig på målet, fotografera och återvända, inte att skvallra i förväg om tilltänkta bombräder. Flyghöjden för dessa uppdrag är också hög, mellan 10 och 12,000 meter.

På den höjden är ett ensamt spaningsplan tämligen osårbart även för ganska ettrig luftvärnseld men inte alltid. Så hände det till exempel att Christiernsson efter ett utfört fjärrspaningsuppdrag över Messerschmidtfabrikerna i Wiener Neustadt fick en träff i högermotorn. Han tömde sin reservbensin och försökte flyga tillbaka på en motor till Italien. Men han lyckades inte hålla höjden över de höga Balkanbergen.

(Forts. på sid. 28.)



»Det var som om högra vingen plötsligt fått en kraftig stöt, som kom hela planet att vibrera. Samtidigt såg jag hur några flisor slets loss ur vingen.»

Intervjuare: TORSTEN FLODÉN.

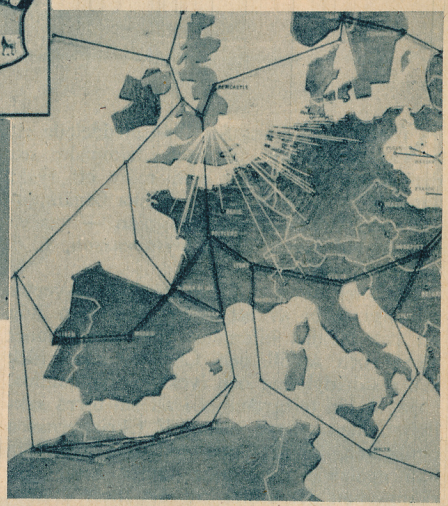
Illustratör: HANS von POST.

FLYG TILL FRIHETEN!

Det har ännu inte gått tio år sedan många av de ockuperade ländernas flygare 1938 började "flyga mot friheten" och ändå är deras upplevelser faktiskt redan historiska.



T. v.: Den tjeckiske flygkaptenen PETZEK var en av de första som »flög mot friheten». Han kom till England så tidigt som 1939. — Nedan: Polska flygvapnets karta över landets flygkrigsinsats. Mörka linjer utmärker flygarnas flykt till England, ljusa linjer markerar deras flygoffensiver.



En höstdag 1939 stod en polsk flygare ställd mot en mur och väntade på att bli skjuten. Den nazistiska exekutionsplutonen stod redo med sina gevär och väntade på order om eld. Medan polacken stod och fixerade sina bödlar brann ett skott av ofrivilligt. Skottet överraskade de övriga i patrullen så att de vände på huvudet. I samma ögonblick kastade sig polacken över muren och var borta.

Under hela kriget fanns på en vägg i polska flyghögkvarteret i England en stor färglagd karta. Europa, Afrika och Asien var målade i brunt, Polen i rött och England i grönt. Över hela kartan fanns det knappnålar instuckna på alla länder utom Tyskland. De var utplacerade så långt norrut som till Sverige, i öster till Ryssland, i söder till Syrien och Egypten. De gick genom Rumänien där tusentals polacker först samlades efter nederlaget, genom Frankrike, Italien och Spanien. Alla knappnålar var försedda med en blå ylletråd, alla dessa trådar började i Polen och slutade i England. De visade de polska flygarnas flykt under andra världskriget.

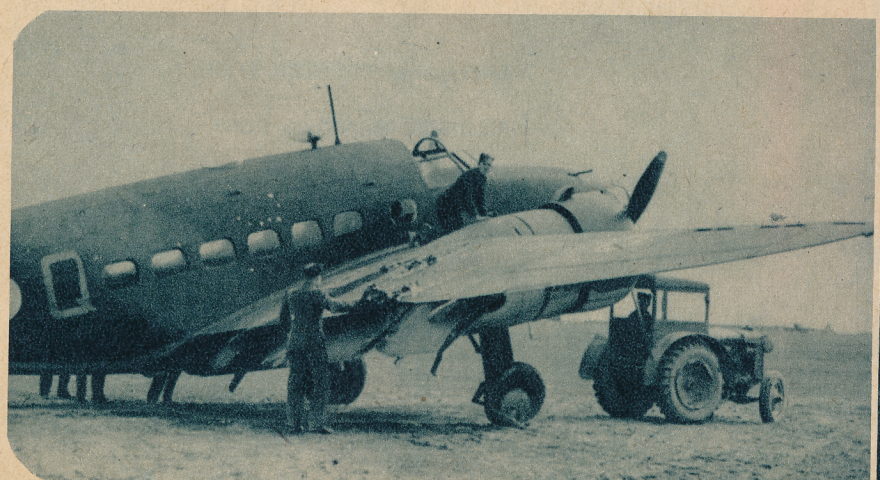
Men på kartan fanns även andra trådar. De var färgade i gult och var inte utspridda utan koncentrerade. Jämförda med de trådar som utvisade »flykt» var de korta. De gick ut från en punkt i England till en cirkel med 60 olika punkter, från Brest i Frankrike och så långt österut som till de baltiska hamnarna. De gula trådarna var en slags redogörelse för det polska flygvapnets bomboffensiver och dess flygningar. Allt eftersom kriget framskred blev det allt fler gula trådar på kartan och de blev slutligen lika talrika och vidsträckta som de blå. De utgjorde offensiva flygningar.

De polska flygarnas äventyr kan fylla volymer och skulle inte stå någon detektivroman efter i fråga om spänning. Innan Frankrike var ockuperat var det givetvis mycket lättare för dem att fly. För att nå Frankrike måste somliga flygare passera Karpaterna på skidor. Andra hade lidit igenom ett dussin ungerska fängelser. De hade sfulit båtar och rott nerför floden Drava i Jugoslavien och hade slutligen kommit fram till Marseille med båt. När Frankrike föll fanns det endast ett land kvar för dem — England. Vichyregeringen sökte internera dem.

»Men tusentals av oss kom bort från S:t Juan de Luz», sade en av dem. »Vi kom i alla möjliga förklädnader. Några som affärsmän från Syrien och Libanon, några i egyptiska polisens uniformer, några som franska flottister och en som turkisk diplomat, utrustad med diplomatpass och rekommendationsbrev. I realiteten var vi alla bara polska flygare som ville slåss.»

(Forts. på sid. 23.)

T. v.: En skadskjuten Lockhead tillhörig franska flygvapnet efter en räd över Tyskland. — T. h.: Belgiska flygare lär sig engelska vid sin flygbas i England 1941.





KORTA NYHETER

Inte precis småpengar

USA:s trafikflyg har vuxit så kraftigt numera, att man med rätta kan tala om en verklig storindustri. Nyvärdet av den totala trafikflygplansparken hos de inhemska linjeflygbolagen är 1.150 miljoner kronor. Antalet anställda i de 17 ifrågavarande bolagen är f. n. omkring 85.000 och deras sammanlagda årliga lön c:a 460 milj. kr. Bland de mera intressanta siffrorna rörande årsomkostnaderna kan nämnas bensin och olja c:a 90 milj. kr., mat, dryck och övriga förnödenheter åt passagerarna c:a 30 milj. kr. samt reklam c:a 20 milj. kr.

Helikopterservice

Allt flera storstäder i USA börjar få regelbunden helikopterservice för gods eller post. Nu senast har även regelbunden passagerarbefordran tillåtits. Det är en firma vid namn Yellow Cab Company i Cleveland, som flera gånger om dagen befordrar passagerare mellan stadens citydistrikt och Cleveland Airport. Tidigare har ju både Chicago och Los Angeles satt igång med regelbundna helikopterflygningar, men det är än så länge endast för posttjänst.

Färre Atlantflygningar i vinter

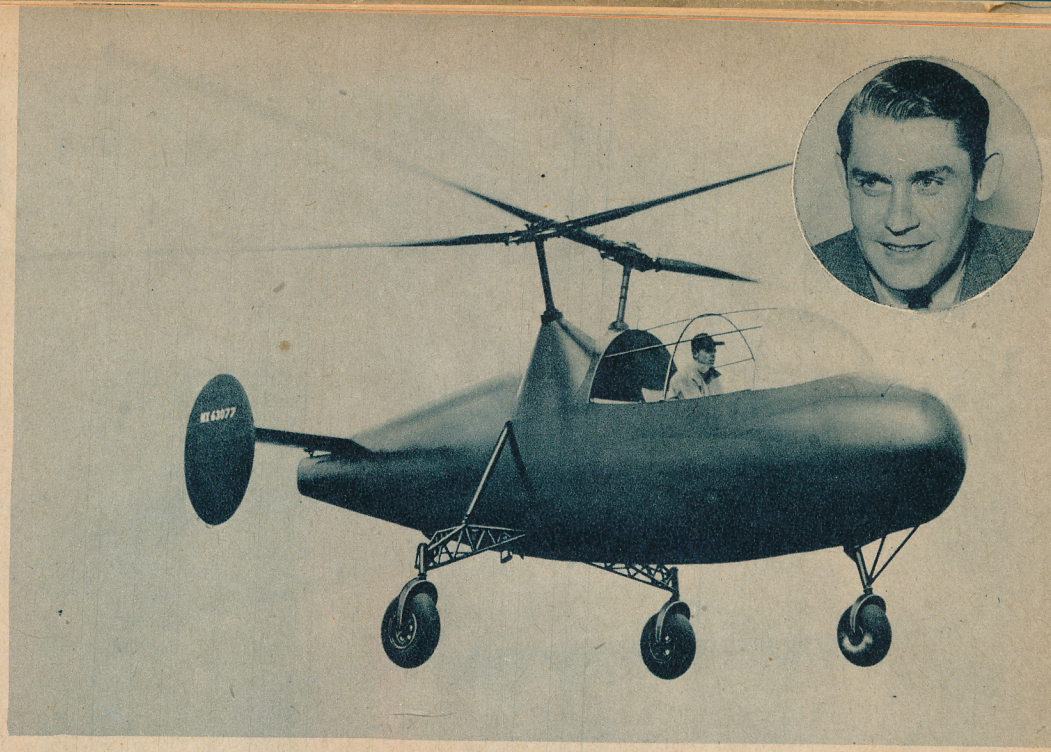
Stora transportekonomiska vinster kan uppnås genom att begränsa antalet turer i enlighet med trafikbehovet i stället för att envist (huvudsakligen av prestigeskäl) upprätthålla samma tidtabell året om. Bittra ekonomiska erfarenheter från förra året har gjort de amerikanska Atlantflygbolagen försiktigare inför den kommande vintersäsongen.

Sålunda minskar PAA succesivt från 48 flygningar i veckan över Atlanten ned till 30 under vintermånaderna och TWA:s motsvarande siffror sjunker från 36 turer i veckan till 28. Det bör dock observeras, att dessa synpunkter egentligen endast gäller, då flera turer företagas dagligen. Inga av de europeiska bolagen har ju hittills haft en större regelbunden turtäthet över Atlanten än 14 flygningar per vecka och följaktligen kan dessa bolag knappast profitera genom en driftsinskränkning.

TWA kör hårt

TWA, som var nere för räkning till 9 vid årsskiftet 1946—47, har repat sig grandiost och gjort en utomordentlig transportprestation under det gångna året. Medeltal betalande last per Atlanttur under de första åtta månaderna 1917 var 3.750 kg. och medeltal betalande passagerare 29. Båda dessa resultat är överlägsna de övriga amerikanska konkurrenterna. Bra gjort!

Juney Dillenbeck.

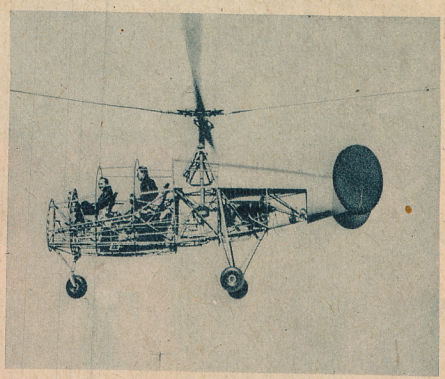


Ovan: K-125-A under provflygning i Connecticut med provflygaren R. MURRAY of WILSON som förare. — Infälld: Chefskonstruktören, 28-årige CHARLES H. KAMAN.

MODELLFLYGMÄSTARE HELIKOPTERKONSTRUKTÖR

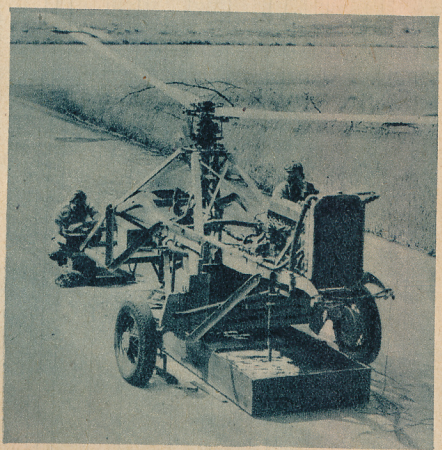
En grupp unga amerikanska tekniker under ledning av 28-årige Charles H. Kaman har konstruerat och byggt en tvårotorig helikopter som uppvisar ett nytt rotorarrangemang. Helikoptern är en verklig »hemslöjdsartikel!» och konstruktörerna hade sålunda inte råd att köpa en ny motor utan fick nöja sig med en utrangerad.

Planet är tresitsigt och kan förses med både hjul- och flottörställ. Rotorn provades först i en hemmagjord provbock som drevs med en gammal bilmotor. K-125-A som planet kallas provflögs i början av året och det lyckade resultatet har gjort att de unga helikopterbyggarna nu har börjat konstruera en större helikopter av samma typ.



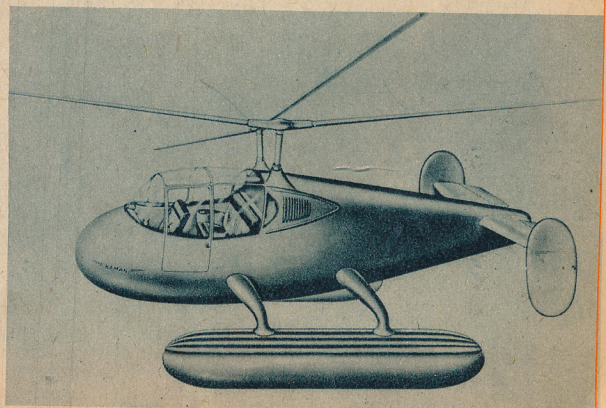
Ovan: De unga helikopterkonstruktörerna hade inte tålamod att vänta med provflygningen till dess att planet blev fullt färdigt utan gav sig upp i luften med rena »skelettet».

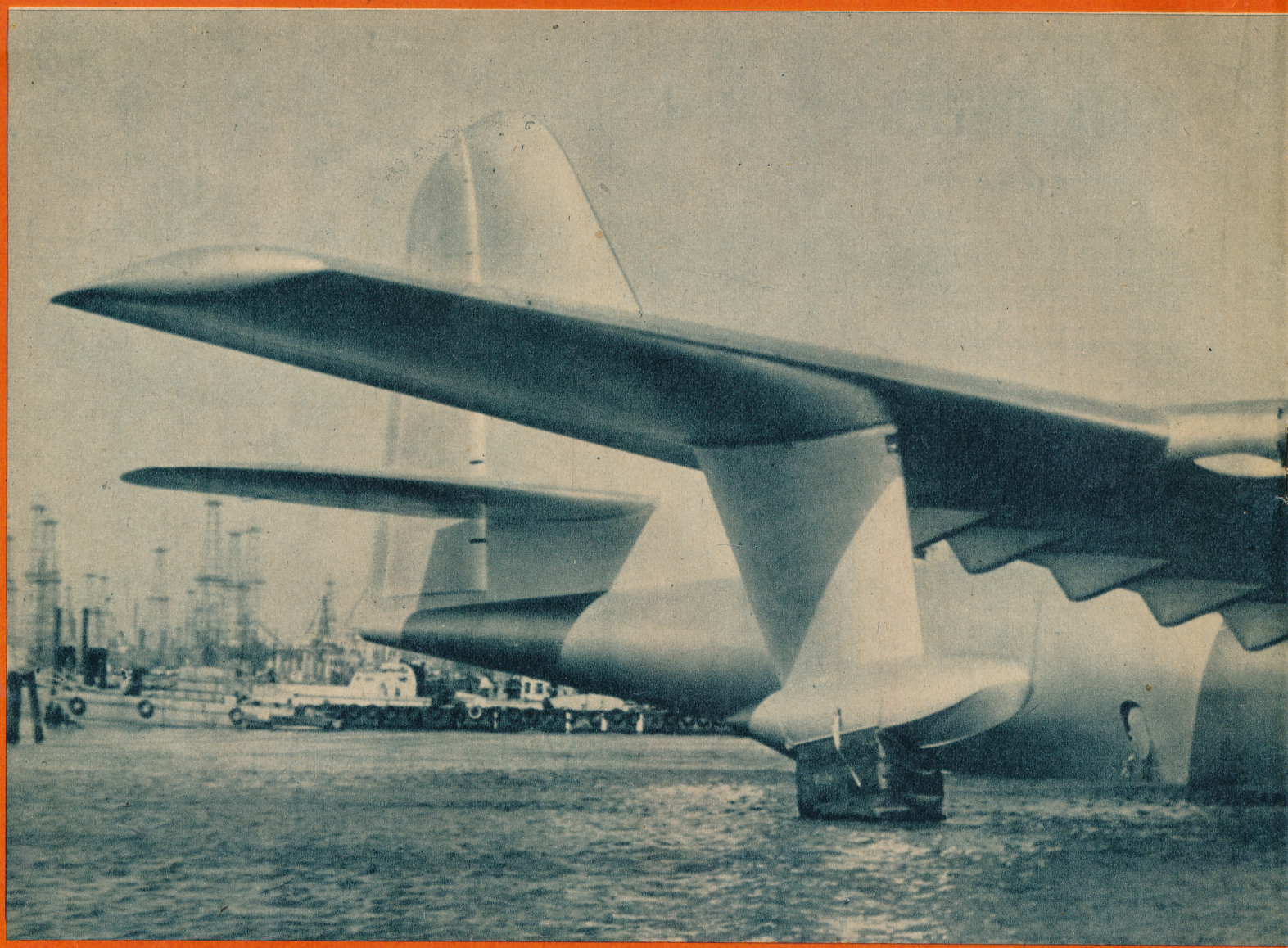
Chefskonstruktören Charles H. Kaman är en intressant herre som bl. a. varit amerikansk modellflygmästare tre gånger och innehar två amerikanska modellflygrekord med inomhusmodeller. Hans senaste rekord lyder på 14,30 min.



Ovan: En hemmagjord provbock med en gammal bilmotor användes för att pröva rotorn.

— T. h.: K-125-A kan även förses med flottörer.

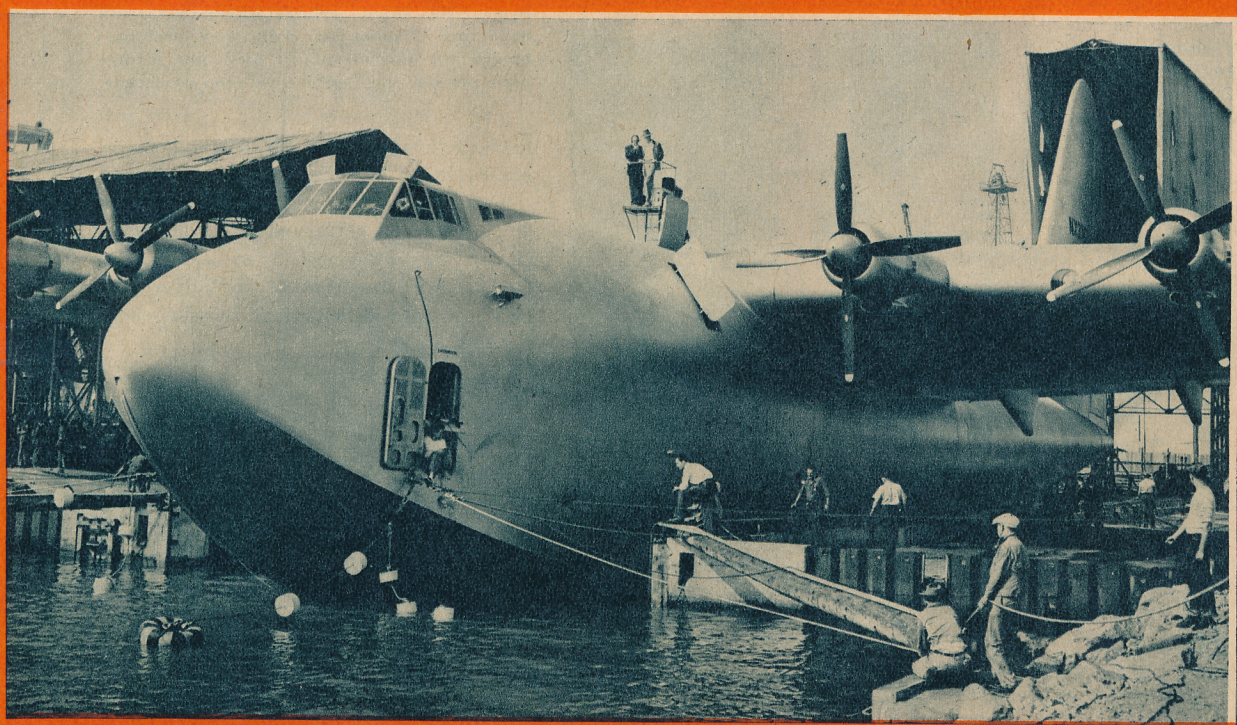




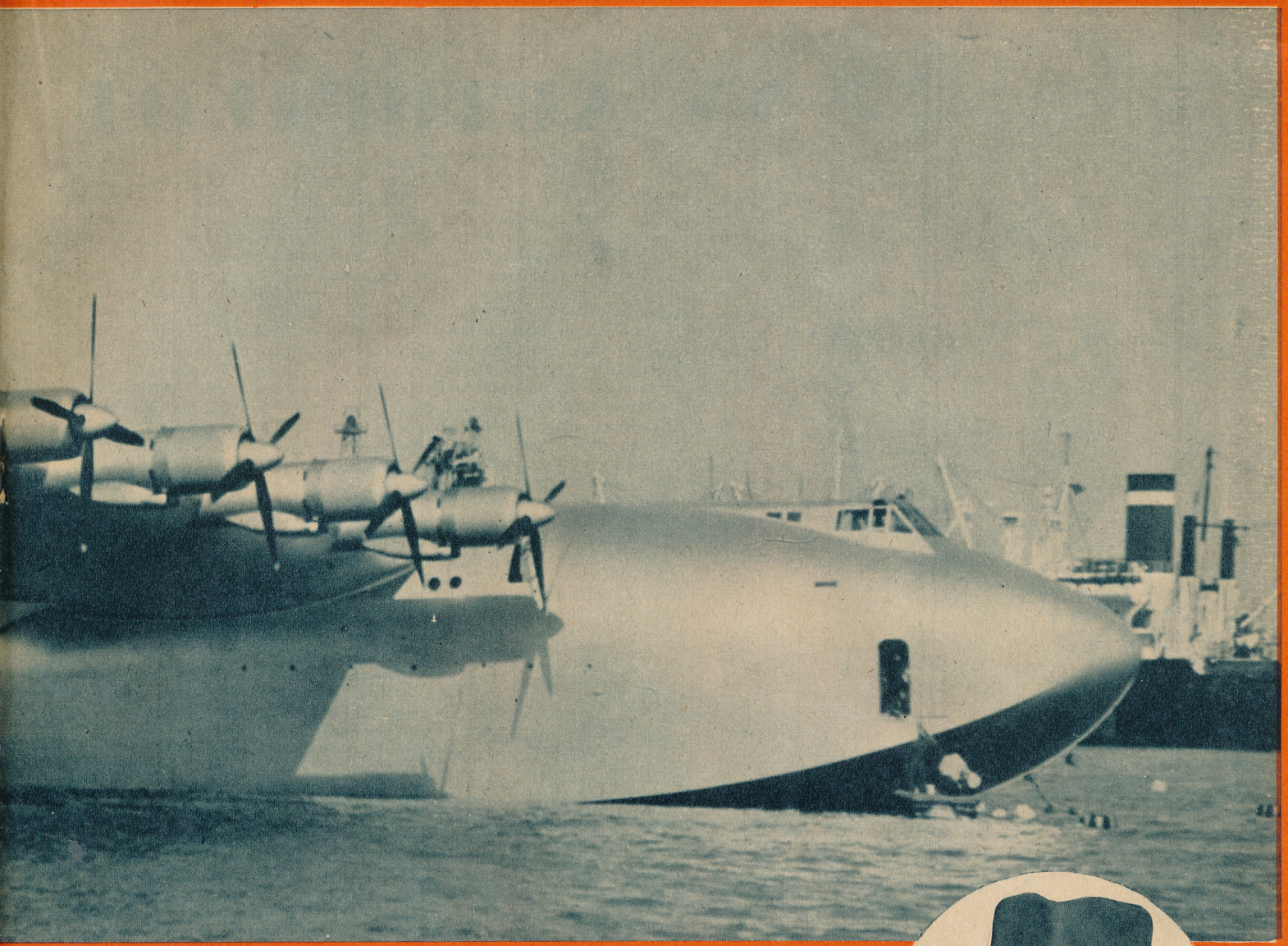
JÄTTEN LYFTER

Årets flygsensation nr 1 är onekligen att Hughes Hercules flugit
motoriga jätteflygbåten hade dock inte tillstånd att flyga, men äga
excentriske Howard Hughes — kunde inte låta bli att lätta pla
första sjöprov. »Det kändes så kul att jag bara drog åt mig spaken,
vi», berättar ägaren som själv satt som förare.

Hughes Hercules är som bekant världens största flygplan och d







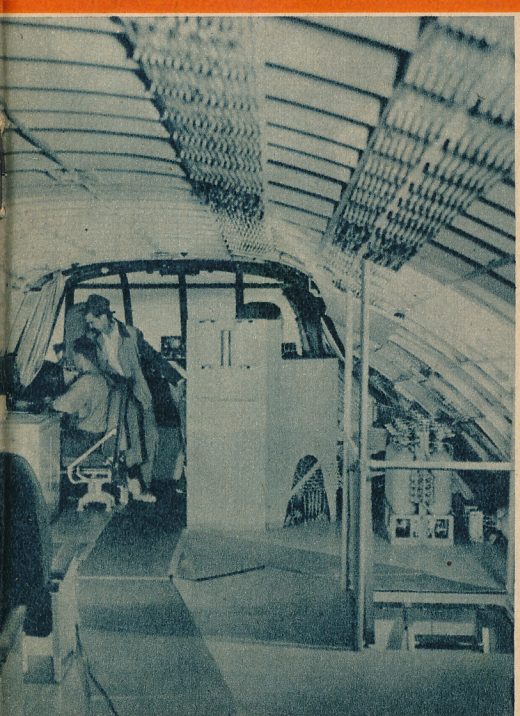
Den åtta-
ren — den
net vid dess
och så flög

et säger en

hel del om storleken då man hör att fenan är lika hög som ett niovåningars hus. Planet lättade redan vid en hastighet av 150 km/t. och flög sedan på 20 meters höjd med 160 km/t. Hughes betraktade provet som »utomordentligt lyckat».

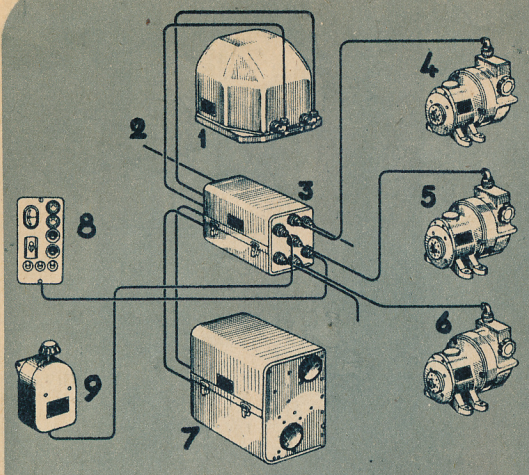
Nu återstår det bara att se om denna gigant någonsin skall nå seriestadiet eller om den skall stanna vid ett experiment. Och så få bilderna tala för sig själva.



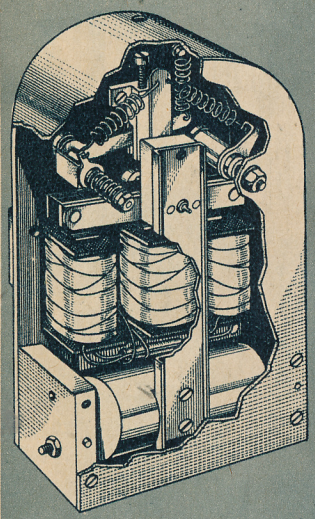




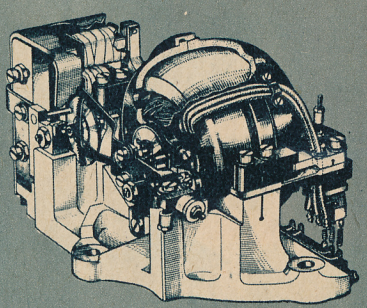
NY AUTOPILOT



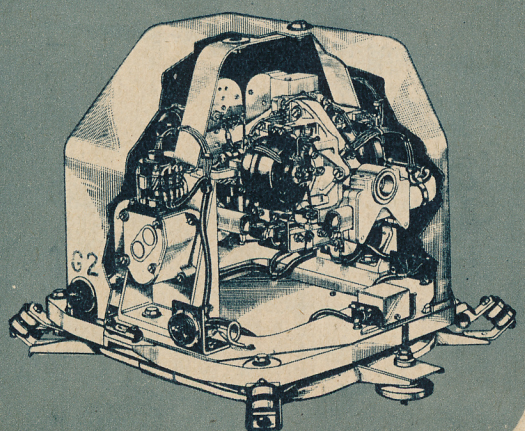
1. Gyrohus. 2. Till extra uttag. 3. Kopplingsbox. 4. Höjdroderservomotor. 5. Sidroderservomotor. 6. Skevroderservomotor. 7. Signallåda. 8. Brytarlåda. 9. Förarkontroll.



T. v.: Pendelkontroll för ett av gyroskopen. — Nedan: Ett av de tre gyroskopen. Man ser t. v. de elektriska fjäderspolarna och dämpningsskivan.

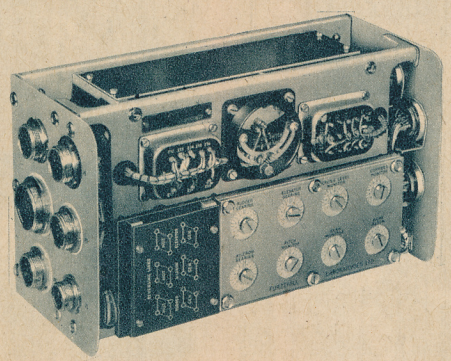


Nedan: Teckningen visar de tre gyroskopernas och pendlarnas placering och upphängning i gyrohuset.



Sedan åtskilliga år har praktiskt taget alla trafikflygpan varit utrustade med styrapparater som underlättat förarnas arbete genom att hålla flygplanet kvar i korrekt flygläge och på inställd kurs. Sådana apparater, t. ex. av Sperrys eller Askanias konstruktion, har arbetat enligt principen att vederbörande roder genom styrapparaten gjort utslag proportionella mot det av en tyngre störning orsakade lägesfelet på flygplanet. I stort sett är denna princip tillfyllest men har dock den nackdelen att flygplanet genom styrapparatens eller autopilotens arbetssätt oavbrutet kommer att svänga kring jämviktsläget, ett fenomen som framträder tydligare på stor höjd där de dämpade luftkrafterna är små.

Det brittiska bolaget Smiths Aircraft Instruments har nu utfört en ny autopilot och därvid gått ett steg längre med funktionsprincipen. De tre gyroskopen på S. E. P. 1 (Smiths Electric Pilot) sänder till servomotorerna signaler som gör roder-



Kopplingslådan med borttagen kåpa.

utslagen proportionella inte bara mot flygplanets *lutningsvinkel* eller iråkade kursfel utan också mot *vinkelhastigheten* kring den axel, kring vilken jämviktsläget har störts. Detta betyder att gyroinstrumentet ingriper tidigare för att rätta till läget och dessutom att flygplanets rörelser kring jämviktsläget överhuvudtaget blir mindre och jämnare.

Förvisso är det ett stort framsteg att en sådan autopilot nu finns tillgänglig. Om någon anmärkning skulle riktas mot Smiths nya autopilot är det att man kan förvåna sig över att Smiths vid konstruktionsarbetet inte tagit ytterligare ett steg och låtit roderutslagen bli proportionella också mot *vinkelaccellerationen*. Sådana autopiloter har byggts tidigare för robotvapen i Tyskland.

De tre gyroskopen är identiskt lika och består av hysteresismotorer med ett varvtal av 12.000 v/min., upphängda på vanligt sätt i ringar i ett gemensamt gyrohus. Luftdämpningskolvarna, som man vanligen finner vid gyro, har ersatts med virvelströmsdämpare bestående av kopparskivor som roterar mellan magnetpoler. Härigenom har man kommit ifrån de ytterligt små toleranser som är nödvändiga vid luftdämpning. Överhuvud har man i Smiths autopilot i största möjliga mån undvikit mekaniska anordningar där man kunnat ersätta sådana med helt elektriska.

På så sätt har friktionen i systemet minskat och känsligheten ökat. Fjädringen såväl som kraftöverföringen till och från gyrot är sålunda helt elektrisk.

Tack vare den ringa friktionen har man under laboratorieförsök konstaterat att gyrot reagerar för mindre än en hundradels grads vinkelutslag vid alla för ett flygplan normala rotationshastigheter.

Gyroskopen kontrolleras kring roll- och loopingaxlarna av små enkla pendlar, som återför gyrot till korrekt läge om gyrot skulle börja vandra. Kring giraxeln kontrolleras gyrot på vanligt sätt av en fjärrkompass.

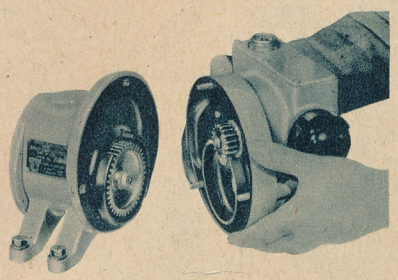
Servomotorerna är liksom gyroskopen identiskt lika och består vardera av två enheter varav den ena är fast sammanbyggd med flygplanet och den andra, innehållande själva motorn och växellådan, är löstagbar för inspektion. I den fasta enheten finns en generator, som ser till att servomotorns varvtal blir proportionellt mot flygplanets rotationshastighet.

Sedan autopiloten inkopplats och tagit hand om flygplanets styrning kan föraren ingripa i flygningen med hjälp av en särskild förarkontroll, som har formen av en miniatyrspak med en vridbar ratt. För man spaken framåt, dyker flygplanet med maximalt 40° dykvinkel, för man spaken tillbaka stiger planet med maximalt 20° stigvinkel och vrider man ratten går flygplanet in i en korrekt sväng med maximalt 45° lutning åt höger eller vänster. För att förarkontrollen inte oavsiktligt skall kunna påverka styrningen är den fjädercentrerad och kan överhuvud inte röras om inte föraren trycker in den fjäderbelastade ratten.

Om man med förarkontrollens hjälp vill svänga flygplanet och vrider på ratten, kommer gyroplattformen att vrida sig och denna rörelse ger omedelbart upphov till sid- och skevroderutslag som är korrekta under förutsättning att flygplanet har en viss, bestämd hastighet. Flyger planet fortare eller långsammare än denna bestämda hastighet ingriper emellertid en tredje pendel som är förenad med gyroplattformen och korrigerar de eventuellt felaktiga roderutslagen så att flygplanet varken kanar utåt eller inåt i svängen oberoende av flyghastigheten. Under svängen frigöres de små pendlarna och fjärrkom-

(Forts. på sid. 26.)

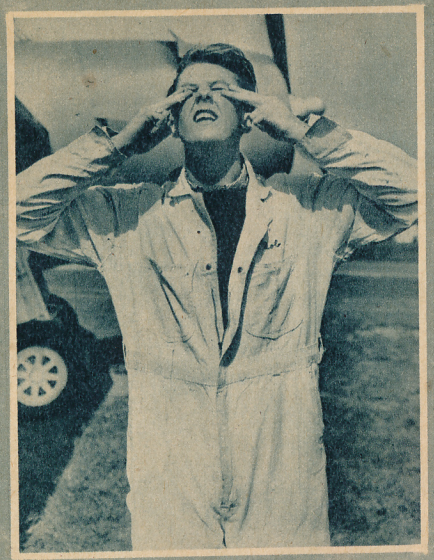
Servomotor. Den vänstra delen med generatorn är fast monterad i flygplanet medan den högra delen med själva motorn och nedväxlingen är löstagbar.





BERÖMDA FLYGPLAN:

Fairey Firefly



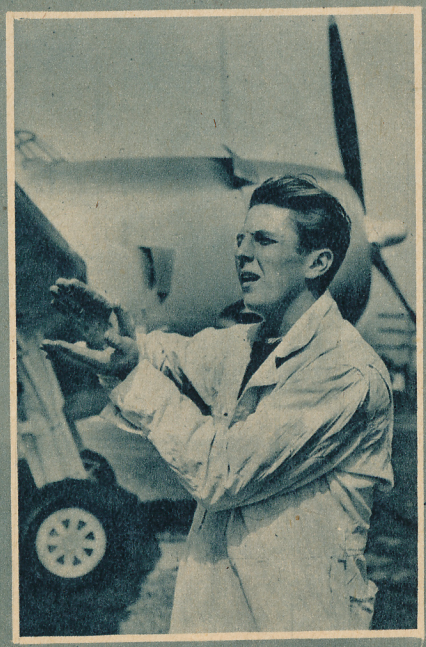
»För magert» betyder detta expressiva teckenspråk med ansiktet. Mekanikern meddelar därmed piloten att han kör med för »mager» bränsleblandning, d. v. s. förgasaren tillföres för mycket luft och för lite bränsle.

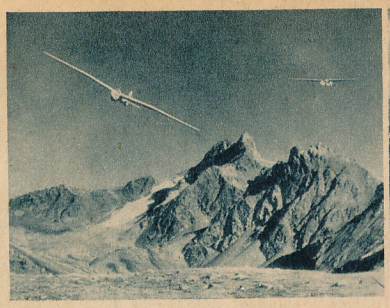
TECKENSPRÅK

Motorbullret på en flygplats har tvingat mekaniker och andra att använda ett speciellt teckenspråk för att göra sig förstådda med varann. Dessa tecken med armar, händer, ben och övriga lemmar kan ibland ta sig ganska dråpliga uttryck.

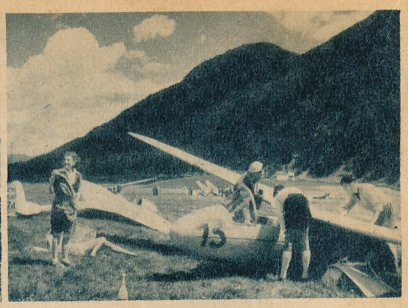
Amerikanarna leder i stor stil när det gäller flygets teckenspråk och under kriget utvecklades t. o. m. ren »slang» inom detta fingerspråk. Vi visar här ett par bilder med flygmekanikern Ivan Obolensky vid Grumman Aircraft Company som är van att »prata» i buller. I Sverige har detta teckenspråk än så länge inte fått så avancerade former, men flygverksamheten är kanske inte heller så öronbedövande livlig.

»Öppna kylklaffarna» säger mekanikern genom att hålla händerna på detta sätt. Han påpekar därmed för piloten att »gälarna» i motorhuven på en stjärnmotor måste öppnas mera.









SÖK FLYGKONTAKT UTOMLANDS!

Flygs Brevklubb ger er adressen till utländsk ungdom som vill brevväxla med svenskar.

För att utveckla sina flygkunskaper och stimulera sitt flygintresse måste man ha kontakt med människor med samma intresse. Flygs Brevklubb ger er chansen att få denna kontakt — med utlänningar som vill diskutera sina länders flygförhållanden med de svenska, som vill byta bilder, ritningar etc.

Här nedan följer en liten förteckning på ungdomar som vänt sig till oss för att få svenska adresser. Men Flygs Brevklubb förfogar över många fler adresser och skickar Ni in kupongen på sid. 28 får Ni en adress som passar just er. Räcker inte kupongen till går det bra att skriva övriga önskemål på ett papper och bifoga detta.

NEDERLÄNDERNA

John de Weerd, 18 år. 1-3-E.
F. Dereksen, 20 år. Radiotelegrafi. E.
A. J. van der Lee, 16 år. 2-4-6-E. Frimärken.
G. Moleman, 19 år. 4-6-E-T-F.
A. Ceelen, 28 år. 3-E-T. Flygsergeant.
Harry Miltenburg, 17 år. 4-6-7-E-T.
Ton Schouten, 19 år. 6-E-T.
Arie de Gans, 17 år. 3-4-E.
Hendrik Donner, 22 år. 1-E-T. Frimärken.
Hub Timmerman, 17 år. 2-E-T. Frimärken.
Johnny van Beek, 17 år. 3-E.
Reinier van den Henvel, 23 år. 3-E.

KINA

Lee Shien-Yi, 18 år. 3-E.

ENGLAND

James Todd, 19 år. 3-E. Sergeant i RAF.

TJECKOSLOVAKIEN

Zdenek Tomek, 16 år. 2-4-T. Radioamatör.

ITALIEN

Alfred Guidotti, 18 år. 3-6-E.

FINLAND

Erik Lindberg, 22 år. 1-3-5-7.
Börje Karlsson, 19 år. 1-3-5.
Sakari Aalapuro, 27 år. 3-5.

DANMARK

*Kirsten Leonhart, 21 år. 2.
Aage Jacobsen, 26 år. 2.
Gunnar Nielsen, 17 år. 3-5-6.

Våra förkortningar:

1 = Sportflyg	**7 = Trafikflyg**
2 = Segelflyg	*** = Kvinnlig medl.**
3 = Stridsflyg	**E = Engelska**
4 = Modellflyg	**T = Tyska**
5 = Reaktionsflyg	**F = Franska**
6 = Samla flygbilder	

REAKTIONSPLANET

— *en urgammal idé*

Det är nog inte många som vet att hundratals år av drömmar och uppfinnarmödor har föregått skapandet av flygteknikens senaste underverk — reaktionsplanet.

Redan år 1500 lät mandarinen Wan-Hu bygga åt sig en flygapparat, baserad på samma princip. Den utgjordes av en stol mellan två stora låddrakar. Under stolen anbragtes 47 raketer. Wan-Hu satte sig på stolen och befallde 47 tjänare att samtidigt tända var sin raket. 47 eldkvastar fräste mot marken, och i nästa ögonblick sköt ett eldsprutande rökmoln mot skyn. Mandarinen Wan-Hu försvann för alltid.

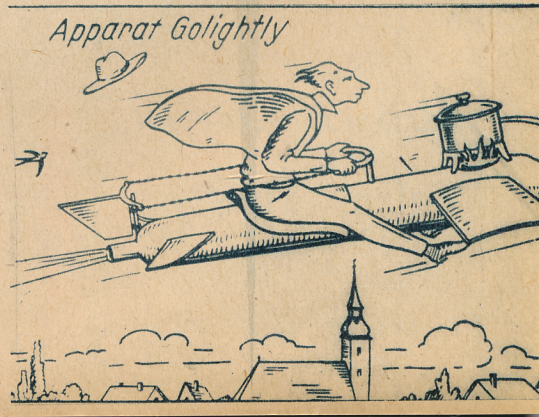
I Europa ägde den första raketflygningen rum år 1806 i Marseille. Med hjälp av raketer sände då en fyrverkare vid namn Claude Ruggieri ett får till väders. Fåret steg över 200 meter mot himlen, varpå det lyckligt återvände till jorden i en fallskärm.

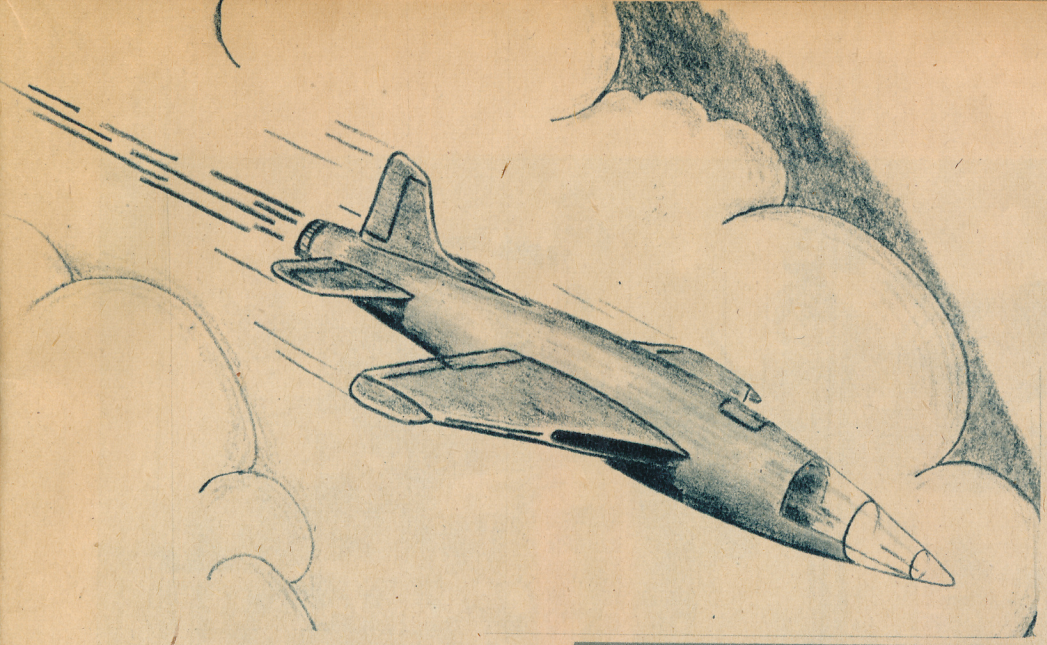
Det första patentet på ett reaktionsflygplan uttogs av engelsmannen Charles Golightly år 1841. Planet, som saknade propeller, kunde — trodde uppfinnaren — framdrivas medelst utströmmande ånga. Projektet väckte stort uppseende men ännu mera munterhet, och det tecknades dråpliga karikatyrer av uppfinnaren flygande med en kokande tekanna eller à la tjuven i Bagdad ridande med fladdrande mantel högt över hustaken på sin maskin, som liknar en dammsugare. Idén förverkligades aldrig och Golightly dog glömd och utfattig.

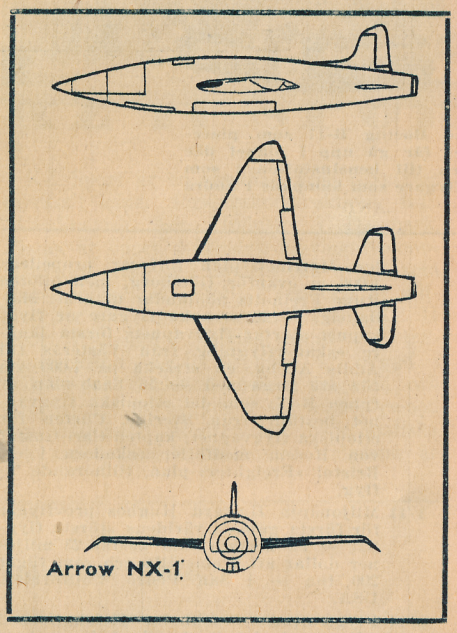
Tanken togs upp igen för ett tjugotal år sedan av den tyske flygaren och astronomen Max Valier. Hans stora dröm var månraketen. Men han insåg att för att få kapitalstarka herrar att lossa på pungen måste man ställa upp gripbara, ekonomiskt lockande mål.

(Forts. på sid. 26.)

Samtida karikatyr över Charles Golightlys reaktionsplan.





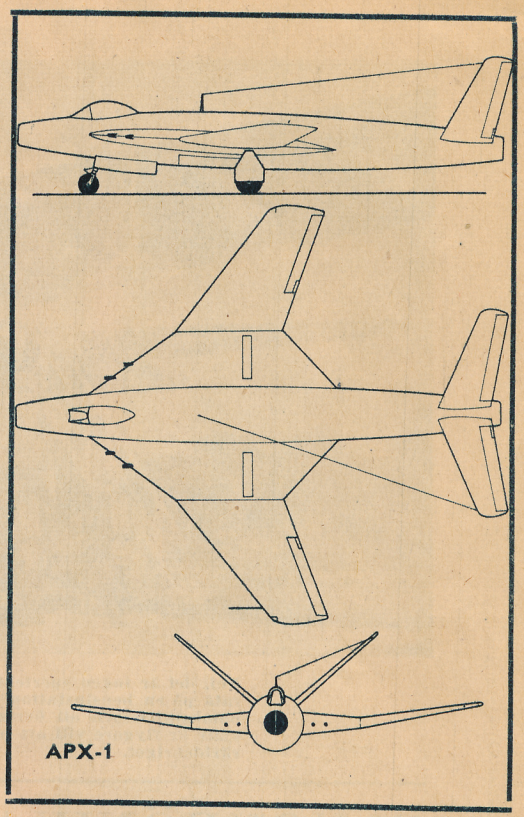


AMATÖREN KONSTRUERAR

Arrow NX-1

heter ett jaktplan som ritats av *Gunnar Øvrum*, Stubb, Sandefjord, Norge. Planet är utrustat med ett genomströmningsaggregat med 3 000 kg dragkraft vilket ger den en hastighet som ligger i närheten av ljudhastigheten. Planet är inte utrustat med kulsprutor utan kan i stället medföra 20 raketprojektiler. Dessa sitter i speciella upphängningsanordningar inne i kroppen och avfyras elektriskt. Piloten är placerad i liggande ställning i den trycktäta cabinen längst fram i kroppen. Arrow har en spännvidd av 8 m. och en längd av 10 m. Landstället är av noshjulstyp.

*



APX-1

Ritningen till attackplanet APX-1 är signerad *Arne Paulsen*, Åkarp. Planet har följande data och prestanda: spännvidd 11 m, längd 13 m, vingyta 29 m², tomvikt 3 800 kg, flygvikt (normal) 8 500 kg, flygvikt (max) 9 500 kg, vingbelastning 300 kg/m². Motor: reaktionsmotor med axialkompressor. Dragkraft: 4 000 kg. Maxhastigheten är 1 150 km/t och marschhastigheten 850 km/t. Beväpningen består av fyra 30 mm akan och 2 000 kg bomber eller raketprojektiler.

LINKÖPING ÅTER I FORM

LEN tog de flesta titlarna i ÖM

Söndagen den 9 november tävlade ett 50-tal modellflygare med över 70 modeller på F 3:s flygfält på Malmslätt om Östgötamästerskapet i modellflyg. Flottiljchefen, överste *Beckhammar*, hade välvilligt ställt fältet till modellflygarnas förfogande och för de övriga arrangemangen svarade MFK Linköpingseskadern.

Redan i första tävlingen blev det dubbelseger för arrangörklubben genom att *Karl-Erik Svensson* och *Nils-Åke Johansson* placerade sig som etta respektive tvåa i klass G 1. LEN har på sista tiden ryckt upp sig riktigt ordentligt och blivit som en ny klubb sedan *Sven Linnér*, Eksjö och f. d. skånemästaren *Inge-Tor Dahlström* blivit medlemmar och tagit hand om ledningen och det blev hårda bud för konkurrenterna även i fortsättningen. I klass G 2 segrade sålunda Linköpingsgossen Nils-Åke »Pip» Johansson ganska överlägset över *Göran Åberg*, Gamen, Norrköping.

I segelmodellklasserna fick Norrköpingsklubben emellertid husera nästan som den ville. S 1 vanns av *Stig Pettersson* och *Nils-Göran Sjövall* hade fina chanser att ordna till med en dubbelseger för Gamen men den sumpades omsorgsfullt och Nils-Åke Johansson, LEN lyckades tränga sig på andra plats. I S 2 blev det emellertid klar dubbelseger för Peking genom Gunnar Kalén och *Karl-Erik Andersson*.

Uppgörelsen i förbränningsmotorklassen blev spännande värre och bjöd på ett par verkliga överraskningar. Segrare blev en fullkomlig »outsider», *Sven-Olov Berg*, LEN med knappa fyra sekunders försprång före Karl-Erik Andersson, Gamen. Titelförsvararen från i fjol, *Sven-Erik Lundin* ställde inte upp och man tippade i allmänhet Rune Johansson, Gamen som segrare. Hans modell var emellertid alldeles ur form, det var inget krut i motorn och planet skar otäckt igenom under ett par flygningar tills den vid en tävlingsstart dammade rakt i backen och totalkvaddade. Johansson hade visserligen en reservmodell men han ville inte fullfölja tävlingen. Svagt!

Även i lagtävlingen tog LEN hem segern med Gamen på andra plats.

Resultat:

G 1: 1) Nils-Åke Johansson, LEN, 449,0 sek, 2) Karl-Erik Svensson, LEN 213,4 sek.

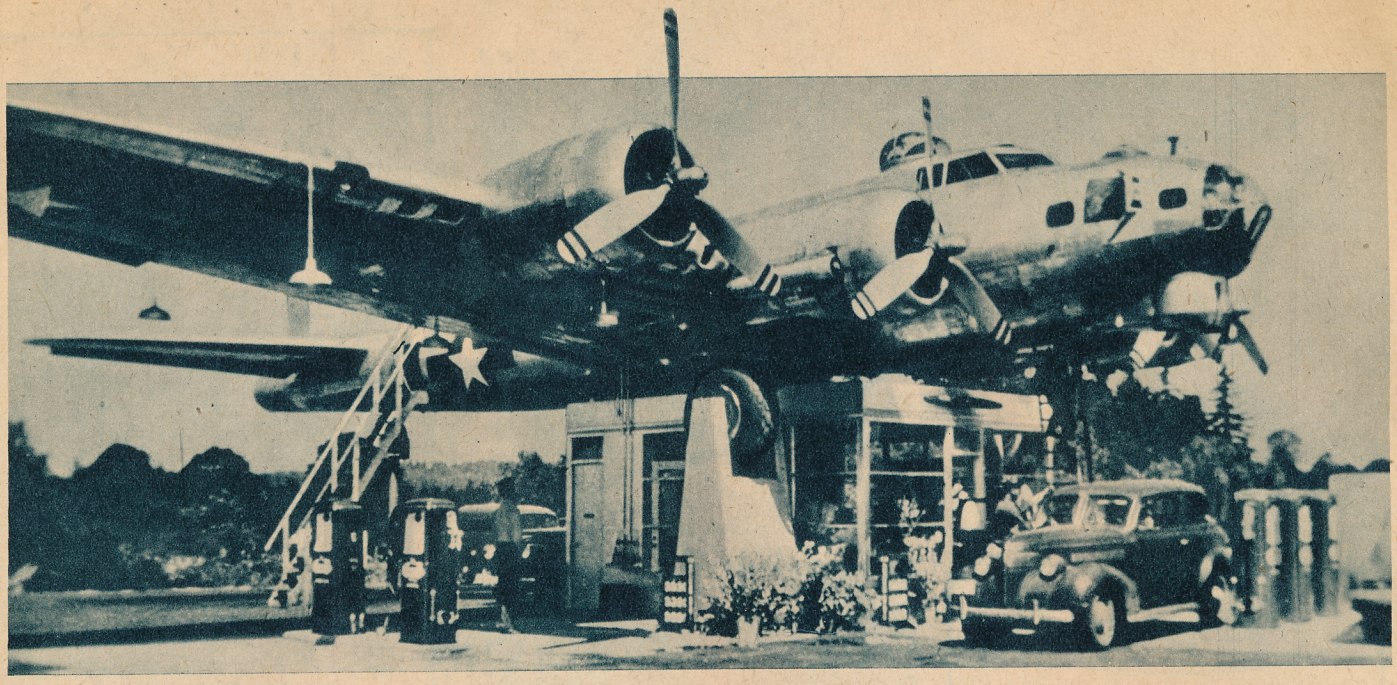
G 2: 1) Karl-Erik Svensson, LEN 400,2 se, 2) Göran Åbergh, Gamen 156,2.

S 1: 1) Stig Pettersson, Gamen, 601,2 sek, 2) Nils-Åke Johansson, LEN, 542,2 sek.

S 2: 1) Gunnar Kalén, Gamen, 590,3 sek, 2) Karl-Erik Andersson, Gamen, 573,7.

F 1: 1) Sven-Olov Berg, LEN 375,2 sek, 2) Karl-Erik Andersson, Gamen 371,0 sek.

Lagtävling: 1) LEN (Nils-Åke Johansson, Harry Flood, Karl-Erik Svensson och Sven-Olov Berg) 1809,2 sek, 2) Gamen I, 1577,2 sek, 3) Motala II, 1096,8 sek.



Nej, det är ingen »perfekt» landning på en villabyggnad utan en utrangerad Boeing B-17 som placerats på en bensinstation i Milwaukie, USA. Ingen dålig reklamskylt. Turister får gå upp i planet där bombsikten och all övrig utrustning fortfarande är på sina platser. Ägaren till bensinstationen som själv är flygare vill att planet skall stå som ett minne över de amerikanska flygare som kämpade i andra världskriget.

FLYGKRÖNIKA

15/10—15/11

15/10 USA-delegation om fyra medlemmar anländer till Stockholm under en rundresa i Europa för att studera det amerikanska trafikflyget.

16/10 Luftfartsdelegation från Ungern anländer med flyg från Budapest för flygförhandlingar med svenska myndigheter.

18/10 Pilotstrejken i American Overseas Airlines, som pågått sedan den 1 oktober, bilägges, och första AOA-planet på 18 dagar till New York startar från Bromma.

19/10 SK 12 störtar i Västerås, varvid piloten, furir Bernt Lambert, som stulit planet, klarar sig med en hjärnskakning medan passageraren, Rune Eriksson, omkommer.

21/10 Amerikanskt militärplan störtar i Argentina med sju passagerare ombord.

24/10 Den första Douglas DC-6:an, tillhörande United Air Lines, störtar i Bryce Canyon, Utah, USA, med 52 passagerare ombord, däribland den svenske läkaren docent Johan Cedermark.

26/10 Svenskt trafikflyg drabbas av dess hittills värsta katastrof, då ABA:s DC-4:a »Sunnan» kör rakt emot toppen av Hymettos-berget nära Athén och 44 personer omkommer, däribland sju svenskar ingående i besättningen.

27/10 Svenskt extraplan startar från Bromma för att flyga en svensk haverikommission med bl. a. biträdande luftfartsinspektören Gunnar Larsson till katastrofplatsen utanför Athén.

29/10 Bromma får besök av ett tvåmotorigt engelskt trafikflygplan »Concordia», byggt och konstruerat av Cunliff-Owen Aircraft Ltd i England med en marschhastighet av 300 km/t. Planet tar 10 passagerare.

30/10 »Concordia»-planet kraschlandar på Bromma flygfält sedan noshjulet hakat upp sig. Piloten och en ingenjör i planet undkommer oskadda, medan planets nos och båda propellrar skadas. — »Milles Martinet»-plan förlorar propellern 1.000 m ovanför Göteborg, men piloten Rune Freiholtz nödlandar utan att skada sig. — 28 svenska flygare ur flygvapnet startar flygvapnets första längre eskaderflygning från Västerås till Addis Abeba, en sträcka på 7.000 km för att flyga ned de 16 Saab-plan av typen B-17, som det etiopiska flygvapnet beställt från Sverige. Chefen för etiopiska flygvapnet, kapten Carl-Gustaf von Rosen, medföljer eskadern i ett Bristol »Freighter»-plan, tillhörande T-flyg.



En så här avundsvärd sysselsättning har stundom passagerare och besättning på BOAC:s flygbåt som mellanlandar på Sicilien på väg österut.

1/11 Miljonären Howard Hughes provflyger för första gången världens största flygbåt — en maskin som kostat 23 miljoner dollar att framställa och som väger 200 ton — i San Pedro, Californien, USA.

3/11 Flygtrafiken Stockholm—Helsingfors i ABA:s och det finska flygbolaget Aero OY:s regi återupptages med tre turer i veckan i båda riktningarna efter att ha legat nere en lång tid.

5/11 J-22:a störtar nära Ljungbyhed varvid 29-årige sergeanten Sven-Erik Möller dödas. — Det reaktionsdrivna Douglasplanet av typen Skystreak sätter nytt världsrekord med hastigheten 1.090 km/t.

6/11 De svenska offren för Sunnan-katastrofen kommer till Malmö med ett speciellt ABA-plan från Athén. — Dagspressen meddelar att SAS vill sälja de sju Douglas DC-6-plan bolaget beställt av Douglasfabrikerna då Scandinavian Airlines i fortsättningen kommer att gå in enbart för Boeing Stratocruisers.

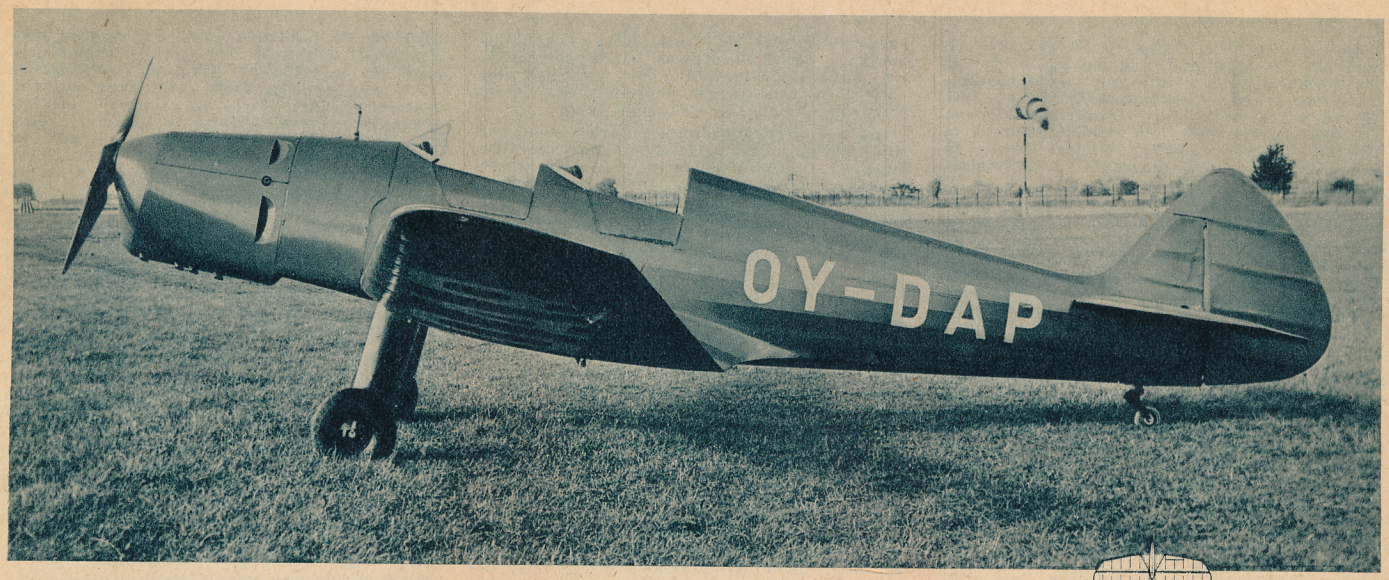
8/11 Varsel om strejk den 17 november av 1.200 personer tillhörande ABA:s verkstadspersonal och stewards.

10/11 Passagerarflygtrafiken Stockholm — Mariehamn—Åbo återuppstår.

LUFTFÄRDFÖRSÄKRINGAR

tecknas av följande till Den Nordiska Poolen För Luftfärdförsäkring anslutna bolag

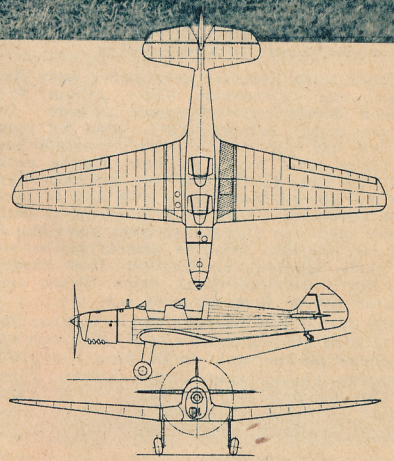
ALLMÄNNA BRAND • AMPHION • ATLAS • BRAND-VICTORIA • EUROPEISKA • FREJA • FYLGIA • GAUTHIOD
GOTHIA • GÖTA • HANSA • HEIMDALL • HERMES • HOLMIA • IRIS • MALMÖ • MÄLAREN • NORDEN • NORNAN
NORRLAND • OCEAN • SECURITAS • SJÖASSURANS KOMPANIET • SKANDINAVIEN • STELLA • STOCKHOLMS
SJÖ • SVENSKA VERITAS • SVERIGES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



KZ II SPORT

KZ Sport är en gammal, även i Sverige mycket känd förkrigskonstruktion från Skandinavisk Aero Industri i Danmark. Planet är öppet, tvåsitsigt, lågvingat monoplan med sitsarna i tandem och avsett som rese-, sport- och skolflygplan och är tillåtet för all slags avancerad flygning. KZ II Sport är byggd i blandad metall- och träkonstruktion — flygkroppen är byggd i stålrör och dukklädd medan vingarna och stjärtpartiet är byggda i trä med plywood och dukklädsel. Rodren har både statiska och aerodynamiska balanser. Vingarna är försedda med split flaps. KZ II Sport har en fyrcylindrig luftkyld 105 hästkrafters motor av typ Hirth 504A II med en bränsleförbrukning av 25 liter i timmen.

Data och prestanda: Spännvidd 10,2 m, längd 7,6 m, höjd 2,1 m, vingyta 15,2 m², flygvikt 800 kg, vingbelastning 53,3 kg/m², (vid avancerad flygning är max. tillåtna flygvikten 725 kg och vingbelastningen 48,3 kg/m²), toppfart 220 km/t, marschfart 200 km/t, landningsfart 72 km/t, startsträcka med full last 95 m, landningssträcka med flaps och bromsar 85 m, flygsträcka 900 km, topphöjd 4.500 m, stighastighet 4,5 m/sek.



Klipp här!

Douglas DC-6

skall utrustas med ett extra lastrum liknande den s. k. »Speedpack» som används på Lockheed Constellation. Den badkarliknande lastbehållaren monteras under flygkroppen och höjer DC-6:ans max startvikt till 45 360 kg vilket är lika mycket som startvikten på fraktversionen av samma plan.

"Boyero"

heter ett argentinskt sportflygplan som konstruerats av *Petrolini Hnos. S.R.L.* Planet är även avsett att kunna användas som skolflygplan. »Boyero» är utrustad med en 65 hästkrafters motor och har följande prestanda: toppfart 167 km/t, marschfart 140 km/t, flygsträcka 650 km.

BLAND CIVILFLYGARE . . .

Forts. fr. sid. 10.

aktuella och sedan kunde **Ove Huzell** lämna den lönestatistik med vilken han sysslat hela kvällen och ägna sig en stund åt att rulla fram en s. k. saftig amerikansk flygkrigsfilm. Löjtnant **Grönberg** pratade lite om abessinska flygvapnet och speciellt svenskarnas insatser där och sedan var man klar att övergå till kvällens sista programpunkt — supén.

Över 18.000 flygtimmar representerade den samling piloter som bänkat sig kring bordet.

En helikopterkonferens,

den första i sitt slag, hölls för någon tid sedan på Grand Hotel i Stockholm. Till den stort upplagda konferensen där SEEFAB och Flygtekniska Föreningen fungerade som värdar hade man inbjudit helikopterspecialister från USA, England och Frankrike samt representanter för luftfartsmyndigheterna i de nordiska länderna. Sammanlagt hade omkring 150 personer samlats i Grands spegelsal för att lyssna till vad den utländska expertisen hade att berätta om erfarenheter och resultat som nåtts med helikoptrar. Föredrag hölls av två engelska, en fransk och en amerikansk specialist varjämte disponent **N. L. Gille** i SEEFAB demonstrerade en utställning av specialrör som tillverkats av Sandviksföretaget.

Den som gick till Grand i hopp om att få se eller höra något nytt blev emellertid besviken. Föredragshållarna undvek noga att beröra alltför »färska» saker och pratade för det mesta om förhållandena på helikopterområdet i sina respektive länder. Chefskonstruktören för helikoptrarna vid Faireyfabriken i England, **Mr Bennet**, gav en teknisk analys av en del olika helikoptertyper och fransmannen major **Garry** skisserade i ett kort anförande Frankrikes insatser på området. Det kanske mest intressanta föredraget hölls av den amerikanske majoren **C. J. Siltanen**, som gav en klar och uttömmande redogörelse för helikopterns utveckling i USA.

Bland de inbjudna gästerna märktes bl. a. **prins Bertil** samt representanter för flygvapnet med general **Nordenskiöld** i spetsen. Vidare såg vi överdirektör **Ljungberg**, Brommachefen kapten **Bertil Florman**, kapten **Albin Ahrenberg** och byråingenjör **Bengt Kellin**. Bland övriga sakkunniga åhörare kunde man hitta **Sune Wallman** och ett par andra av Ostermans helikopterpiloter, ingenjör **Olle Sefeldt** som numera är flottiljingenjör vid F 2 samt verkmästaren vid Ostermans helikopteravdelning, **Thorsten Beyer**. Bröderna **Bertil** och **Rolf von Bahr** var givetvis också närvarande. Bland de utländska gästerna märkte man bl. a. överingenjör **M. P. Eskildsen**, Danmark, kapten **A. Lunnela**, Finland, och överingenjör **T. Dahl**, Danmark.

Sen fick vi höra att

denna helikopterkonferens kommit till stånd närmast tack vare att SEEFAB från början inbjudit några helikopteringenjörer till sina anläggningar för att visa dem vilka möjligheter man har att tillverka stålrör av olika slag som eventuellt kan tänkas kunna komma till användning vid helikopterkonstruktioner. Dessutom planerar fabriken tillverkning av kalldragna rotorblad. Kanske en stor exportartikel i framtiden?

FLYG TILL FRIHETEN!

Forts. fr. sid. 14.

Gestapo hade tjeckiska flygares fingeravtryck

De tjeckiska piloterna hade lite mera tid för att bestämma sig än de polska kamraterna. För det första stod tjeckiska flygvapnet alldeles förbryllat när tyska armén marscherade in 1938 och många av dem hoppades att komma till en överenskommelse med sin mäktige granne. De började fly om nätterna från sitt land, ensamma eller i grupper. Sedan upptäckte de att Gestapo var väl förberett för alla eventualiteter och hade en förteckning på alla medlemmar av det tjeckiska flygvapnet färdig, komplett med namn, fotografier och fingeravtryck. När nyheten om denna förteckning existens började spridas — den hade tillkommit med hjälp av tjeckiska quislingar — förstod flygarna att det bara var en tidsfråga när de skulle komma att arresteras som vilka förbrytare som helst.

I Frankrike fanns det endast en möjlighet öppen för dem — främlingslegionen. Det in-

nebar att de fick kämpa för Frankrike och inte för sitt eget land, och det är inte svårt att förstå att detta inte var i överensstämmelse med deras önskningar. De var inte förrän några veckor före Frankrikes fall som franska regeringen och Tjeckoslovakien kom överens om att tjeckiska flygare skulle få bli oberoende och placerade i nationella grupper.

När tyskarna erövrade landet var deras situation ohållbar. Nu fanns det endast en väg till frihet. Den första transporten av 19 tjeckiska flygare anlände till England per flyg en dag efter Frankrikes fall. Polska och tyska handelsfartyg kom lastade med tjeckiska soldater. Endast tre dagar efter det sista fartygets ankomst till Liverpool återupprättades det fria tjeckiska flygvapnet. Efter en vecka fick det ett oväntat tillskott av män och — flygplan. Tre tjeckiska piloter hade förenat sig med Vichys flygstyrka, eller hade åtminstone tänkt göra det. För att vara sina tyska herrar till lags hade de franska quislingarna arrangerat en utställning för en tysk militärkommission. När flygarna var i luften bröt sig tre jaktplan ur formationen och flög till England. De tyska Stukas som skickades efter kom för sent för att kunna hindra dem.

Polen etta, Norge tvåa — i luften

Under tiden polacker och tjecker hade flytt den långa, tröttsamma vägen genom Sydeuropa hände mycket uppe i norr. Det norska armé- och sjöflyget, båda av ringa storlek, var till största delen utrustade med uråldriga plan, några av dem byggda redan 1925. De hade få flygfält som huvudsakligen låg vid kusten. Sommaren 1939 och förvåren 1940 bestämdes det att båda flygvapnen skulle förses med nya flygplanstyper: amerikanska Curtiss-jaktplan, Douglas attackflygplan och Heinkels sjöplan. Maskinerna stod färdiga och var i utomordentligt skick. Deras enda fel var att de kom för sent.

När invasionen började var tyskarnas första åtgärd att ockupera alla flygfält och sjöflygbaser söder om Narvik. Mot Luftwaffes moderna vapen, som under krigets första veckor uppgick till omkring 2.000 flygplan, kunde norrmännen endast ställa upp några Gloster Gladiator, några Heinkel 115 och sjöplan av typ MF 11. Trots detta lyckades de norska flygstridskrafterna bjuda motstånd i två månader. Situationen som tidigare hade varit desperat blev nu hopplös. De norska flygarna började fly från sitt land.

Det var oerhört många polacker som kom till England, däremot rätt få norrmän. Polackerna flydde på många sätt, svårigheter och faror tvingade dem till detta. Norrmännen hade få sätt att välja. Deras enda hopp var att ta sig över Nordsjön. Några hade möjlighet att fly i sjöflygplan till Skottland, men många andra gjorde resan till sjöss, i små handelsfartyg eller fiskebåtar. Några t. o. m. rodde de 50 milen till England. Men svårigheterna var inte slut i och med att de klev i land i England. De var för få, saknade organisation och saknade materiel för att kunna delta i kriget omedelbart. Därför samlades de i Kanada där de norska flygarna fick sitt eget högkvarter — »Little Norway».

Tiden gick och situationen förändrades. Tyskarnas terror i Norge gjorde att även den likgiltigaste norrman kom i stridshumör. Pojkar i tioårsåldern försökte fly och lyckades. Andra tog vägen över Sverige, flög härifrån till England och nådde »Little Norway» för att utbildas till flygare. I maj 1941 hade norrmännen skaffat en så kraftig flygstyrka att den endast överträffades av polackernas bland de ockuperade nationer som kämpade mot Hitler i luften. De hade upprättat en egen sjöflygbas med Northropplan på Island, varifrån de bl. a. tjänstgjorde som flygskydd för konvojer. I juli 1941 och i jan. 1942 satte norrmännen upp två flygande förband, n:r 331 och 332, vilka gjorde storartade insatser vid räder över Frankrike. Och hundratals norska flygare tjänstgjorde i Bomber Command, flottflyget, kustbevakningen och i andra avdelningar.

Lorraines kors — nästa emblem

Hösten 1941 blev ett nytt flygemblem synligt i stort antal i västra Europa. Emblemet var ett dubbelt kors av samma utseende som det vilket Jean d'Alleuye hemförde till Frankrike 1241 efter ett av sina korståg i öster. Emblemet som kallas »Lorraines kors» är symbolen för ett fritt Frankrike.

De franska flygarna hade den kortaste vägen till England, men det var den farligaste. De flesta andra ockuperade nationer hade erkända regeringar i England, men Frankrike styrdes från Vichy av Laval och hans kumpaner. Varje försök att kämpa för ett fritt Frankrike betraktades som förräderi. Varje försök att lämna landet straffades med döden eller långa fängelsestraff. Inte desto mindre kom fransmännen i allt större mängder över Kanalen. Några av piloterna torde ha tillhört den grupp som flydde tillsammans med en ung präst i en fiskebåt. Prästen tog det som sin uppgift att följa med dem därför att han trodde att båten skulle gå under och ville då vara deras stöd. En annan grupp flygare som också hade kommit med båt, hade varit gömda i skrovet under igenspikade plankor till dess att de kom ut på havet. En del hade flytt med flygplan från Vichy-flygfältet, flugit över det fientliga Spanien till Gibraltar, efter den allierade invasionen till Nordafrika, Casablanca, Algeriet och ända bort till Dakar och Liberia. De kom från alla delar av det franska riket, ända från Tahiti, Indo-Kina och de bortglömda utposterna i Sahara.

De allra flesta hade varit flottister i franska flottan. De vägrade att anglificieras i England och demonstrerade spontant för sin patriotiska försvarsvilja.

Belgiska flygvapnets stolthet

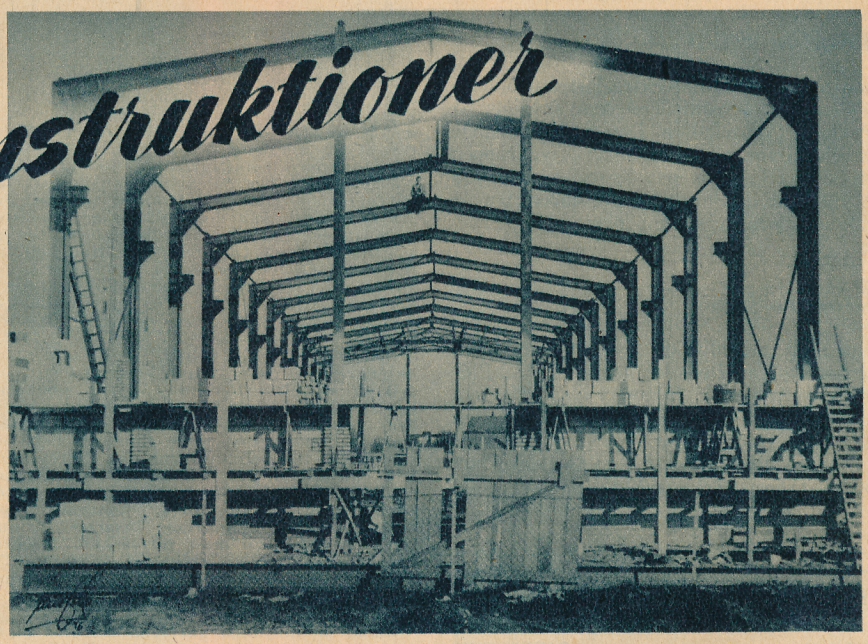
Med fransmännen kom belgarna, holländarna och grekerna. Belgarna hade liksom fransmännen ett emblem, en flagga. Det var belgiska flygvapnets flagg som under återtåget 1940 hade blivit kvar i det ockuperade landet, men gömts av trogna belgare. De belgiska flygarna vägrade att gå under någon annan flagga än den som fanns kvar i hemlandet och en flygare som visste var den låg gömd, flög över för att hämta den till England. Han visste mycket väl vilka oerhörda risker han tog, men flög — och fann flaggan. Den kom sedan till belgarnas flygbas i norra delen av England. I dag är den det belgiska flygvapnets stolthet.

Detta är några glimtar från de tappra insatser dessa flygare gjorde genom att fly från ockuperade länder och sedan kämpa i den allierade luftflottan mot Tyskland.

G. F. L.

Stålkonstruktioner

för hus-
industri-
väg- och
vatten-
byggnader

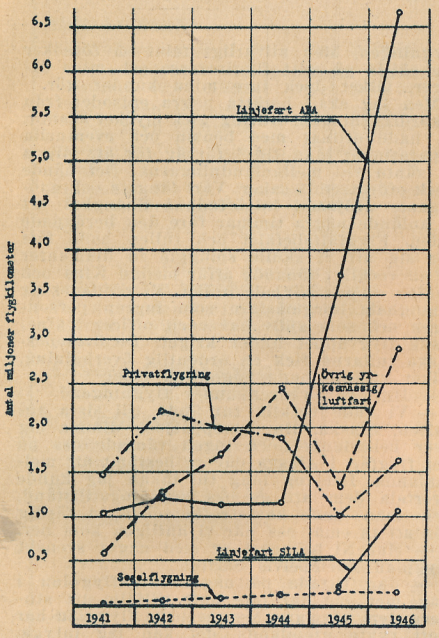


AKTIEBOLAGET
JÄRNMONTERING
MAGASINSGATAN • TEL. 721 40 MALMÖ

Förutom stålkonstruktioner utföras även alla slag av grovplåtarbeten, såsom cisterner, tryckkärl, dammluckor m. m.

SVENSK FLYGKALENDER 1948

Svensk Flygkalender 1948 håller stilen från föregående år vilket innebär att den är oumbärlig för den som vill hålla sig à jour med vad som händer inom flyget. En nyhet för året är en verkligt förnämlig översikt av de civila flygplatserna i Sverige med kartor över samtliga flygfält. En ovärderlig sektion för sportflygare och de som vill studera vilka officiella landningsmöjligheter vi har i landet.



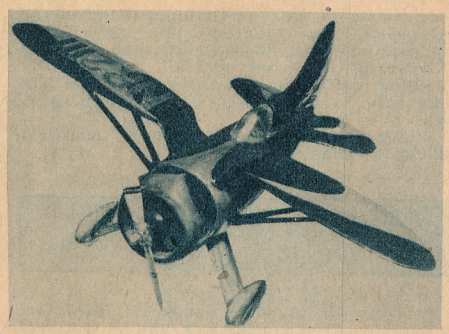
Anm. Under åren 1941–1945 ingick i "Privatflygning" huvudsakligen div. uppdrag för försvarets räkning.

En illustration i årets flygkalender visar ett diagram över antalet flygkilometer under åren 1941—1946.

Red. HANS ANDERSSON har sammanställt en fyllig avdelning kallad »Dagens krigsflyg», där man får en mycket klar bild av vilka moderna stridsflygplan USA, England och Sverige kan ställa upp just nu. Det är inte mindre än 44 krigsplan som presenteras i text och bild. Synd bara att ryssarna skall vara så hemlighetsfulla . . .

»De höga hastigheternas problem» behandlas av en specialist på området, kapten E. SILVÉN, medan förste byråingenjör G. KRUSE behandlar en annan aktuell sak — radar. Flygdirektör GÖSTA MAGNUSSON orienterar om »Raket- och reaktionsmotorer».

Flygkalendern har i år redigerats av ingenjör GUNNAR LARSSON i Luftfartsstyrelsen, vilket borgar för att det inte blivit några oegentligheter. Han har själv skrivit ett par av artiklarna — »Helikoptern gör sitt intåg i Sverige» och »Nordiskt missionsflyg». Kalendern har över huvud fått ett mycket varierande och intressant innehåll som gör den väl värd kostnaden, 2: 75 kr., i vackert klotband. Ett nyinlägg i årets kalender är kartor i fyrfärgstryck som visar trafikflyglinjer över hela jorden. Förutom en hel del tabeller och data innehåller årets kalender dessutom en innehållsförteckning för alla kalendrar sedan 1943.



LÄSEKRETSEN HAR ORDET

En racermaskin

Med en hälsning från finska modellflygare sänder jag ett foto av min replikamodell, en amerikansk racermaskin (av äldre typ), »Hall Racer», i skala 1 : 100.

Harry Sundberg, Helsingfors.

FIDO

är som bekant namnet på ett engelska system för avlägsnandet av dimma på flygplatser, som emellertid visat sig mycket kostsamt att använda. Ministeriet för civilflyget har nu bestämt, att i fall av påtaglig fara FIDO skall få användas gratis av civilplan. Kunde användandet ha undvikits genom rätt planerad och väl genomförd flygning kommer emellertid vederbörande olycklige pilot att debiteras kostnaderna för den omfattande apparatens manövrering. Endast uppvärmningen om 15 min. kommer t. ex. på Manstonfältet att kosta 500 pund och därefter blir det att punga ut med 250 pund ytterligare i minuten. Dyrare än att engagera Helan och Halvan?

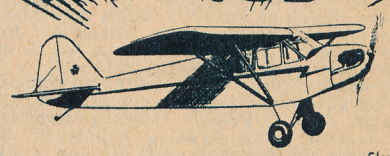
Flygföretag!

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

SIGNALMEKANO

Hagagatan 4 - Stockholm - Tel. 30 80 83

PIPER CUB '99



som flygande skalamodell Skala 1/20

»CUB» — VÄRLDENS POPULÄRASTE SPORTFLYGPLAN BLIR NU MODELLBYGGARNAS.

Lätt att bygga och flyga med

Startar från marken, spännvidd 536 mm.

Byggsatsen innehåller alla delar av finaste balsaträ, lister, tryckta flak, kontursågad propeller, »gummimotor», äkta japanpapper till beklädnad, celluloid, hjul, pianotråd etc. Ritn. i full skala med bygg- och flyginstr. medföljer, men ej lim.

Pris endast Kr. 4: 75.

Ritad o. konstruerad av Björn Karlström

Rekvirera modellkatalog n:r 7 med supplement. Erhålles mot 30 öre i frimärken.

Sänd in kupongen i dag!

SVEN E. TRUEDSSON

MODELLFLYGINDUSTRI - MALMÖ 9

Sänd omg. mot postförsk. + porto .... st. katalog, ... st. »CUB», ... st. balsalim à 65 öre.

Namn .....

Adress .....

..... Flyg 24

TRANSPORT-FÖRSÄKRINGAR

— av alla slag —



FÖRSÄKRINGSAKTIEBOLAGET ATLANTICA GÖTEBORG

ATLANTICA

GÖTEBORG · STOCKHOLM

NY AUTOPILOT

Forts. fr. sid. 18.

passen från sina funktioner och förblir så tills flygplanet åter ligger i korrekt läge under rakflygning.

Signallådan, som har till uppgift att »översätta» och förstärka signalerna från de tre gyroskopen till deras resp. servomotorer, är en liten kompakt enhet utan några rörliga delar. Den arbetar genom fasförskjutning av de inkommande växelspänningarna.

Instrumentets användning

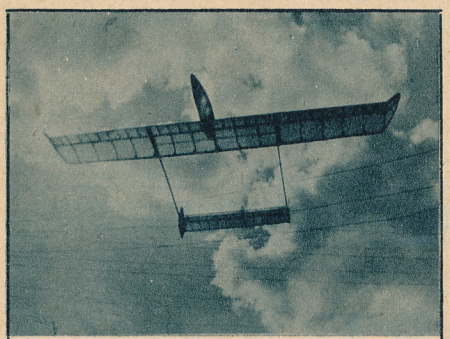
För att sätta autopiloten i funktion vrider man på huvudströmbrytaren. Efter en tid av 45 sek., tillräckligt för att värma upp anläggningen och nå tillräckligt varvtal på gyroskopen, tändes en brunröd lampa som visar att autopiloten är färdig för inkoppling. Inkoppling sker sedan genom att trycka in en knapp varvid en grön lampa tändes.

Oavsett flygplanets läge vid inkopplingen övertar autopiloten förarens uppgift jämt och utan att skaka flygplanet. Genom gyroväljare kan föraren under flygning koppla ur ett eller flera av gyroskopen så att han t. ex. kan röra den vanliga styrkolonnen framåt-bakåt utan att kunna röra skevrodren eller vice versa. Det lär vara en egendomlig sensation att i ett flygplan med Smiths autopilot frigöra ett roder och styra flygplanet enbart med hjälp av detta medan autopiloten hela tiden ser till att övriga roderrörelser rättar sig efter förarens utslag så att flygningen blir korrekt.

Utförda flygförsök visar att Smiths autopilot håller flygplanet mycket lugnare och stadigare i luften, oavsett vädret, än någon mänsklig förare har möjlighet till. Främst beror detta naturligtvis på instrumentens oavlåtliga vaksamhet och snabba ingripande mot varje störning av jämviktsläget. Vad detta betyder för komforten för både passagerare och besättning är lätt att inse.

Genom den ringa användningen av rörliga delar och mekaniska förbindelser har Smiths autopilot en ovanligt lång gångtid mellan översynerna. För närvarande är gångtiden 1.000 timmar och man har för avsikt att inom kort förbättra detta till hela 2.000 timmar. Förutom att underhållningskostnaderna genom så långa gångtider blir mycket låga uppnås också den fördelen att man kan låta tillverkaren ta hand om all översyn. Det enskilda trafikbolaget behöver alltså inte låta sina egna instrumentverkstäder utföra översyn.

Vikten av hela instrumentet i monterat skick är endast 45 kg. **C. B.**



SCOUT. Segelmodell i klass S int., har en spv. 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.) .... à 9:50
.... st. Scout utan lim ..... à 8:25
.... st. Ritning Scout ..... à 2:25
.... st. Katalog mot bif. frim.

Namn .....
Adress .....
Postadress .....

REAKTIONSPLANET

Forts. fr. sid. 20.

Som ett sådant valde han reaktionsplanet! Reaktionsdrivna maskiner skulle trafikera de längsta flyglinjerna och hålla sig till stratosfären. Då luften i dessa regioner, dit inga moln och stormar når, är mycket förtunnad, skulle reaktionsplanen kunna rusa fram där med en enorm hastighet. Valier räknade med två timmar för en Europa-Amerika-flygning.

Det första försöket med ett reaktionsdrivet flygplan gjordes vid Röhn-Rosittensällskapets forskningsinstitut för segelflygning den 11 juni 1928. Man monterade ett par raketer på ett stjärtlöst flygplan, och chefspiloten F. Stamer tog plats vid spakarna. Maskinen lyfte och flög cirka 1.500 meter på en minut. Flygningen var mycket behaglig. Motorvibrationerna var borta, och endast det starka väsandet påminde om raketerna.

Fritz von Opel, en av cheferna för Opelverken, fattade nu intresse för saken, och den 30 september 1929 startade han i ett motorlöst flygplan försett med 16 raketer från flygfältet i Frankfurt a/M. Planet sköt tjugo, trettio meter i vädret och rusade med hög fart utspyende eld och rök. Redan om ett par minuter tvingades emellertid Opel att landa, vilket inte skedde utan missöde. Hela landningsstället och flygkroppens botten revs bort, så att den dödsföraktande piloten hängde kvar bara i remmarna. Opels planerade rakettripp över Engelska kanalen uppsköts på obestämd tid.

SILVERREGN ÖVER . . .

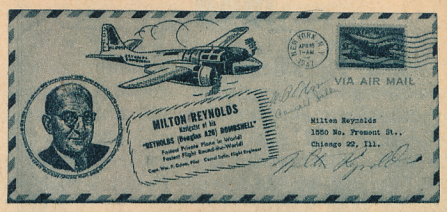
Forts. fr. sid. 7.

— Tänker Ni försöka slå fler flygrekord?

— Jag vill inte försitta några tillfällen, säger Mr. Reynolds leende. Jag kan tala om att min pilot, kapten W. Odom, och min flygingenjör, Mr. Caroll Sallee — de två som gjorde den första rekordflygningen med mig som navigatör — telefonerade till mig i kväll från New York. Vårt samtal rörde sig givetvis om flyg och de berättade för mig att allt var klart för en ny start. Men jag vill inte avslöja vad för slags rekordförsök det blir fråga om.

— Har ert flygrekord inverkat mycket på försäljningen av pennorna?

— Naturligtvis. Jag kan inte tänka mig ett bättre sätt att göra reklam för en produkt än genom en personlig insats. Försäljningssiffrorna steg rent fantastiskt efter



En dyrgrip. Ett av de brev som Milton Reynolds avsände under sin rekordflygning. Det filatelistiska priset lär vara 500 kr. just nu.

flygningen. Men allvarligt talat så försöker jag skilja på mitt flygintresse och mina affärer, vilket dock inte mina kunder gör.

Men jag skall berätta några episoder från rekordflygningen. Allting gick mycket snabbt. Vi hade ordnat med bensin och eventuella reparationer lång tid i förväg för att slippa få vänta vid mellanlandningarna. Det hände dock oförutsedda saker. Vårt längsta och onödigaste dröjsmål inträffade i Shanghai dit vi anlände några timmar före den beräknade tiden. Flygfältsbefälet och tullen hade fått för sig att vi skulle smuggla in diamanter — en verkligt lönande affär mellan Kina och Indien — och började bråka. Vi räddades av Shanghais borgmästare som ingrep personligen och som själv har varit officer i kinesiska flygvapnet under kriget. De överenergiska tullarna fick en ordentlig överhalning, vilket vi inte hade någonting emot.

— Hur var vädret under flygningen?

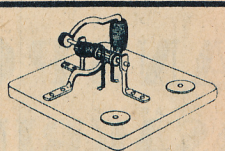
— Vi hade verklig tur ända till sista anhalten, Alaska. En ärtsoppstjock dimma låg över hela landet och ingen väntade oss på det flygfält i Alaska där vi bestämt att mellanlanda. Det tog lång tid innan jag kunde övertala dem att ge oss landningstillstånd, och man hade katastrofberedskapen färdig för att ta emot oss när vi äntligen kom ner.

— Har Ni bekantat er med något svenskt flygplan, exempelvis Safiren?

— Jag tittade på några krigsflygplan i går, men jag har inte haft tillfälle att studera dem närmare. Men svenska flygplan har gott rykte utomlands, det kan jag intyga. Och så en sak, det är inte sista gången jag är i Sverige och vid mitt nästa besök hoppas jag ha mera tid på mig. Då skall det också bli flyga av.

Sade rekordflygaren. Och gick ut till sin väntande bil med vilken han skulle ut till Bromma och till sitt plan som skulle föra honom vidare till Paris och Amerika.

Gerhard F. Liebenthal.



Elmotor-byggsats innehållande alla erforderliga delar kostar endast 1:35. Vår katalog innehåller dessutom en stor sortering i experimentartiklar, handböcker m. m., ja, den är en stor skattkammare för händigt folk. Katalogen sändes gratis.

Clas Ohlson & C:o A.B., Insjön

STIL-metall



av god kvalité till billigt pris.

INDUSTRIKOMPANIET • VÄXJÖ
Sänd undertecknad mot postförskott:
.... st. nål (förg.) à 1:50 m. flygets embl.
.... st. ring (kontr. silver) à 4:50 flyg. embl. .... par manschettknappar à 5:50.
Namn .....
Bostad .....
Postadr. ..... Flyg 24-47

KRITISKT . . .

Forts. fr. sid. 8.

som så många andra rundflaxare firar semester för närvarande. Det kommer nog att ordna upp sig på ett eller annat sätt men skulle det finnas verklig anledning till mera omfattande besparingsåtgärder, vilket det säkert inte finns, så är det väl naturligare att sätta stopp för all »söndagsflygning» med sportflygplan. Och skulle det sedan knipa riktigt så har man ju sysslat med så mycket annat att man knappast behöver vara orolig för framtiden.

INGENJÖR ARNE LINDMAN:
Håll er på landbacken!

— Jag smittades i somras av mina kamrater i någon sorts »flygfeber» och började rundflyga igen men jag såg ju ganska snart åt vilket håll det pekade, säger ing., affärsmannen och flygkaptenen Arne Lindman. Flyget är för närvarande på kraftig tillbakagång här i landet och även om inte rundflygförbudet kommit hade bolagen säkert varit tvungna att göra personalinskränkningar. Omständigheter som vi inte rår på har gjort att flygarbetet blivit ett av de mest osäkra yrken man kan tänka sig och jag rekommenderar alla förare som har skolor och annan utbildning att stanna på marken och skaffa sig en ekonomiskt säkrare och tryggare syssla! **Salle**

Flyg

N:r 24 - Årg. 25 - 27 nov.—10 dec. 1947

TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET

Officiellt organ för

Kungl. Svenska Aeroklubben

Organ för

Svenska Pilotföreningen

Utkommer varannan torsdag

REDAKTION:

Tegnérgatan 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 Salonius » 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.

ANNONSAVDELNING:

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

EXPEDITION:

Förlagsaktiebolaget FLYGNING
Sveavägen 53 - Stockholm

Postgirokonto: 1111.

Prenumerationspris:

Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—

Prenumerationspris i Danmark: Helår Kr. 20:—, halvår Kr. 10:50

Åhlén & Åkerlunds Fotogravyranstalt
Stockholm 1947

Spar papper!

Halmstad

LINNÉAS BLOMSTERHANDEL

Fogdegatan 5. Tel. 4655. Halmstad

Årstidens Blommor. Smakfulla Binderier. Frukt — Grönsaker.

Linköping

Ettans Kafé & Matsalar

Storgatan 1 • Telefon 258 80
Linköping
Inneh.: H. M. PERSSON
God mat • Humana priser.
Rekommenderas

KARINS FIN- OCH HEMBAGERI

Rekommenderar
• sina förstklassiga tillverkningar •
Snickaregatan 38 Telefon 224 14

Lantz Café & Matsalar

Inneh.: Fru Nanny Svensson
Kungsgatan 22 • Telefon 247 56
Linköping
God mat • Billiga priser
Rekommenderas

Vänd Eder till
Linköpings Auto - Elektriska
Nya Tanneforsvägen 15 - Telefon 272 09
Specialverkstad f. allt bilelektriskt
Vi försälja och reparera allt i branschen förekommande: generatorer, startmotorer, magnetapparater, reläer samt batterier.
Specialité: Magnetapparater
Batterier: Auto, Saaj, Batteriladdningar
Offert på begäran!

Linköpings Billackering

Innehavare: NILS GÖRANSSON
Klostergatan 5
Tel. 224 20
Förstklassigt arbete garanteras
Mångårig praktik

LINKÖPINGS
ELEKTRISKA AFFÄR
Martin Svensson - Storgatan 44
Förstklassiga Elektriska anläggningar

MARTHALLS
FLYGDRÄKTER, MÖSSOR och BASKER
Marthalls Syindustri A.-B.
Telefon 229 32 Linköping

GEORG NILSSON
MALMSLÄTT
KOPPAR- & PLÅTSLAGERI
• Telefon 50 •
Alla till yrket hörande arbeten utföras omsorgsfullt till lägsta priser

SVENSKA GULF
BENSIN- & SERVICE-STATION
Kungsgatan 24
Linköping
FULLSTÄNDIG BILSERVICE

Tannefors Glasmästeri- & Ramaffär
D. MYHRINDER
Nya Tanneforsvägen 72 (Posthuset)
Telefon 253 75
GLAS - RAMAR - TAVLOR - SPEGLAR m. m.
OLJEMÅLNINGAR

Norrköping

Bertil Damm
BENSIN "BP" OLJOR
SERVICE
N. Promenaden 1 17
Tel. 329 54 - Norrköping - Tel. 263 51

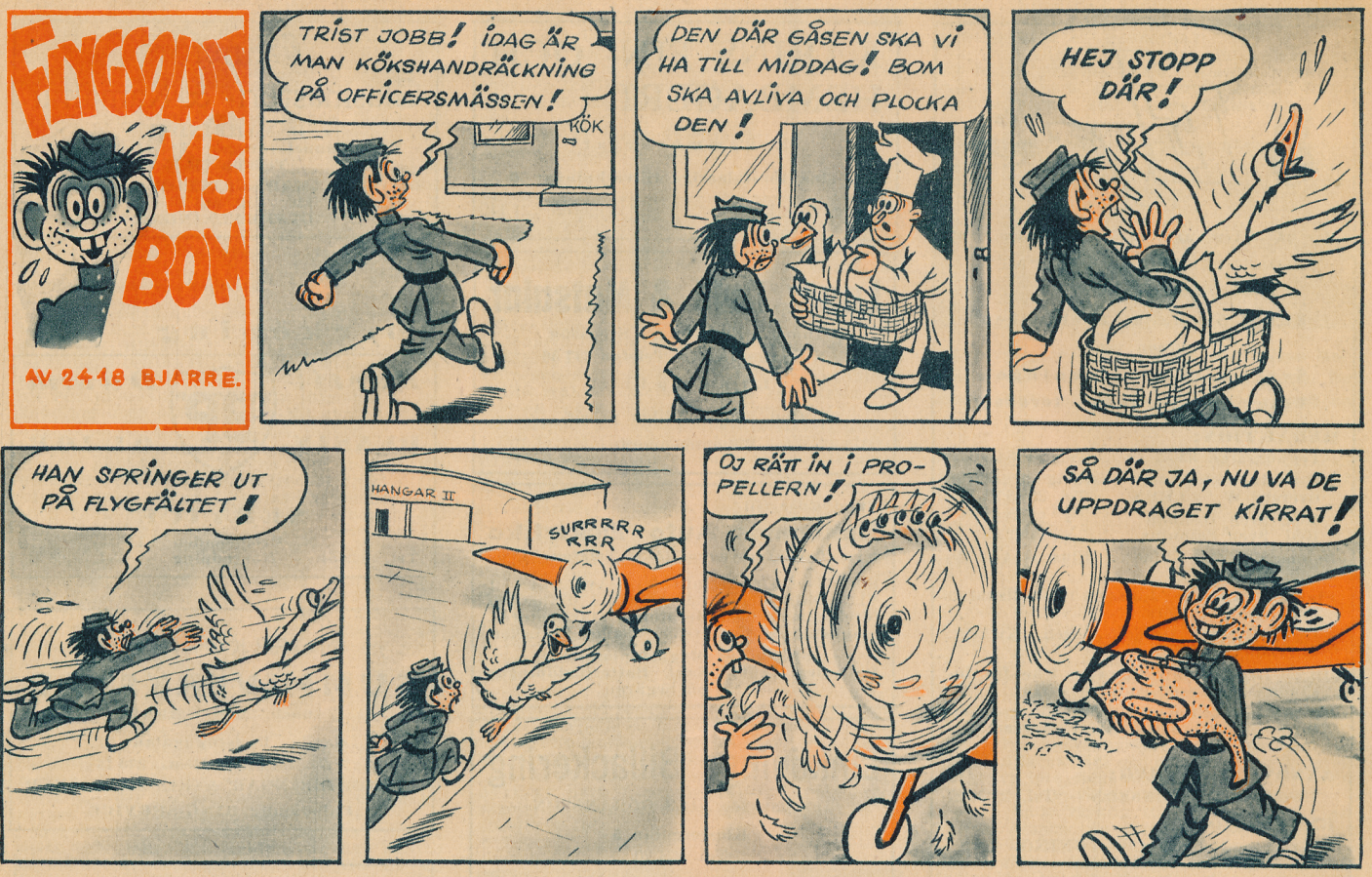
NORRKÖPINGS
GUMMIVERKSTAD
Inneh. Axel Carlsson
Gamla Rådstugugatan 21
Tel. 254 94 - Bost. 270 73
REGUMMERINGAR & REPARATIONER
Fullständig RING-SERVICE

GULFS
Stations & Bilservice
Finspångsvägen 66 - Telefon 326 04
Rekommenderas

HOLMSTRÖM & JOHANSSON A.-B.
NORRKÖPING
G:la Rådstugugatan 18—20, Centric
HEMINREDNINGSAFFÄR
i MÖBLER, MATTOR, GARDINER, SÄNGKLÄDER m. m.
Telefon 254 14 - 254 24

FLYGARENS tvättbekymmer löses enklast om han RINGER 241 51
Kneippbadens Ångtvätt
Strandvägen 28 - Norrköping
utför nämligen all HERRTVÄTT förstklassigt, snabbt och billigt.

Kneippbadens Mek. Verkstad
Oskarsgatan 29
Telefon 209 23
NORRKÖPING



TYSKT RAKETJAKT . . .

Forts. fr. sid 13.

Han tvingades nödlanda och hamnade på det lilla militärflygfältet Novi Sad i Jugoslavien, som då var besatt av ryssarna, mottogs med vederbörlig misstänksamhet, även om han ju var allierad och tvingades kvarstanna i rysk »fångenskap» i fjorton dagar, innan han fick återvända till sin bas.

Flygningen i dimma och regn över Balkanalpernas bergtoppar med en motor i spillror och en tesilsliknande vinge skulle motivera ett eget kapitel, men Ulf Christiernsson viftar bort det hela med »att vi kom ju ner utan en skråma, så det var väl inte så märkvärdigt.»

Till **FLYGS BREVKLUBB**
Tegnérgatan 35 - Stockholm

Namn .....

Adress .....

..... Ålder .....

Intresserad av .....

.....

.....

.....

Jag kan skriva på följande språk:

1 ..... 2 ..... 3 .....

Jag önsk. brevvän i ett av dessa länder

1 ..... 2 ..... 3 .....

Jag bifogar 50 öre i frimärken!

— Nej, då var det värre den där gången . . .

När Ulf Christiernsson talar om »den där gången», så tänker han på mötet med det tyska reaktionsflygplanet.

— Jag skulle ut på ett fjärrspaningsuppdrag med sträckningen basen (San Severo alltså) — Trieste—Salzburg—Nürnberg—Würzburg och tillbaka igen. Allt gick tämligen programenligt. Vädret var hyggligt om inte alltför bra (gudskelov kom jag underfund med det senare) och jag skulle just ge mig in över målet i Würzburg, då det hände. Det var som om högra vingen plötsligt fått en kraftig stöt, som kom hela planet att vibrera. Samtidigt såg jag, hur några flisor slets loss ur vingen. Bråkdelen av en sekund undrade jag vad som kunde vara orsaken. Då fick jag plötsligt se ett flygplan, nej, ett vidunder komma rusande mot mig i brant stigning. Ur vingarna och flygkroppen sprutade eld. Det var som om det hade bestått av bara kulsprutor.

Det susade förbi som en blixt och om jag inte sett de bortslitna flisorna på min egen högervinge hade jag trott att det varit ett spökplan. Jag var van vid att betrakta min egen marschfart som tämligen överlägsen, den hade räddat mig mer än en gång. Men detta vidunder tycktes vara betydligt snabbare. Minst ett par hundra kilometer. Jag hade visserligen hört talas om de tyska reaktionsplanen, men trodde att de tillhörde den typ av hemliga vapen som ännu befann sig på ett behagligt experimentstadium på terra firma.

Jag försökte inbilla mig att det var en vision eller en mardröm. Men så väl var det inte. Ty planet kom igen. I ett vinande var det över mig på nytt. Jag kunde nästan se hur det visslade förbi, även om jag inte hörde det. Hela planet sprutade eld, åtminstone var det mitt intryck. Sedan började en åtta minuters katt-och-råtta-lek, som jag aldrig kommer att glömma. Redan på ett tidigt stadium offrade jag mina reservtankar under vardera vingen för att få större rörlighet.

Det var 800 dyrbara liter högvärdig bensin, som gick åt pipan, men jag vann i rörlighet och snabbhet. Jag minns att jag kallade upp min spanare till astrodomen för att han skulle få se närmare på vidundret och försöka identifiera det. Senare fick vi veta att det var Messersmitts första version av reaktionsdrivna flygplan, en s. k. Me 163.

Han skakade bara på huvudet och sade:

— I dont know, but it looks bloody dangerous to me! (Jag vet inte, men jag tycker den ser förbaskat farlig ut!)

Varken för eller senare har jag presterat ett sådant konstflygningsprogram, som jag nu visade prov på. Jag försökte med undanmanövrar och loopings, tvärsteg och störtdykningar. Och sällan har jag känt mig så hjälplös. Åtta minuter tog den ojämna striden, men för mig kunde det lika gärna ha varit 800 år eller 8.000. Det var min större rörlighet och vändbarhet, som räddade mig. Och en molnbank, som jag kommer att välsigna till min död. Jag dök in i den och lyckades skaka av mig min förföljare. Då först märkte jag att jag var dyblöt, som om jag vandrat flera dygn i hällregn.

Vid det laget hade jag helt tappat orienteringen. Att återvända till min bas förstod jag genast var omöjligt. Bensinen skulle inte räcka. Mitt enda val var att försöka nå England eller att landa var som helst över allierat territorium. Alltså satte jag kurs mot väster. När jag nästa gång gick ned för att orientera mig upptäckte jag att jag befann mig över Rotterdamkanalen. Och att jag inte befann mig över vänskapligt sinnad nation skulle jag snart få bevis för. Det tyska luftvärnet började spela upp för full orkester. Det var bara att dyka ned genom spärrelden och fortsätta över det platta Holland på praktiskt taget noll meters höjd. Väl tio minuter varade beskjutningen, men som genom ett under undgick jag att träffas. En sista smörjelse fick jag när jag dök ut över havet i höjd med Vlissingen och fick en serie salvor från ett 88 millimetersbatteri. I ett fyrverkeri av brisserande luftvärnsgranater dansade Mosquiton ut över Engelska kanalen.

Tjugo minuter senare befann jag mig över engelskt territorium. Jag kopplade på min radio och började anropa de engelska krigsflygfälten för att veta, var jag kunde få landa. Min anropscode var »Blue Frock» (Blå grodan.) Det dröjde inte länge förrän jag fick höra en ljuv kvinnoröst i lurarna. Den lät som en smekning och jag kunde inte låta bli att le, när hon sade:

— Hello Blue Frock . . . This is Blue Nose. What can I do for You?

Den ljuva kvinnorösten dirigerade mig sedan till flygfältet i Benson. När jag landade hade jag nätt och jämnt så mycket bensin kvar att det skulle räckt till en cigarrettändare. Senare fick jag veta att jag beviljats en veckas oombedd permission för flygningen. Det blev en rolig vecka i London. Men det är en annan historia.

Torsten Flodén.

KSAK-nytt

RIKSSEGELFLYGTÄVLINGEN BLIR STÖRRE

Under de fyra år som FLYG:s och KSAK:s Rikssegelflygtävling arrangerats har intresset från klubbarnas och de enskilda segelflygarnas sida blivit allt större. Tävlingen har med andra ord »slagit igenom» och blivit populär.

Tävlingsfrågan i stort har sedan länge varit föremål för omfattande diskussioner och rådslag på KSAK och främst har då frågan gällt hur man borde förfara med tävlingarna i klass 2 (»Baby»-tävlingarna). Som förhållandena nu är är det praktiskt tagit omöjligt att genomföra såväl SM i klass 1 som klass-2-tävlingarna samma år och därför har KSAK på senare tid funderat över om man inte möjligen skulle — åtminstone tills vidare — kunna öka ut Rikssegelflygtävlingen och göra den sådan att den kunde ersätta tävlingarna i klass 2.

När detta läses har denna fråga redan diskuterats på KSAK:s årsmöte. Vi lämnar här nedan en resumé över vad det nya tävlingsförslaget i huvudsak innebär. Det bör tilläggas, att det hela endast är att betrakta som ett förslag från KSAK:s sida. Flygvapnet har orienterats om förslagets innebörd men någon officiell inbjudan till flygvapnet att vara med kan givetvis inte göras förrän förslaget är genomdiskuterat.

Tävlingsförslaget bygger på den tidigare Rikssegelflygtävlingens principer. Tävlingen är alltså avsedd att omfatta en längre tävlingsperiod (april—september), flygningarna skall som hittills kunna utföras från valfria fält på valfri tid inom perioden och poängberäkningen skall ske enligt samma normer som tidigare.

Det nya i förslaget är:

1. att även flygvapnets segelflygare inbjudes deltaga.
2. att en uppdelning i klasser (klass 1 och klass 2) sker av de tävlande med hänsyn till deras kvalifikationer som förare.
3. att en uppdelning i grupper sker i vissa »tävlingsgrenar» så till vida att man skiljer mellan deltagare (och lag) som tävlar för civila flygklubbar och deltagare (och lag) som tävlar för flygflottiljer.

Tävlingen skall enligt förslaget omfatta:

a) Två moment: *höjdflygning* och *distansflygning*.

b) I varje moment förekommer dels en *allmän individuell tävling oavsett klass eller grupp*, dels en *individuell tävling klassvis oavsett grupp*.

c) I varje moment förekommer också *lagtävling klassvis* och *lagtävling klass-* och *gruppvis*.

d) Slutligen förekommer en *allmän lagtävling* oavsett moment, klass och grupp.

Denna allmänna lagtävling, som så att säga skulle utgöra det centrala i den nya tävlingsformen, är avsedd att gälla ett ständigt vandrande pris (»Guldvingen») som för ett år i sänder skulle tillfalla den flygklubb eller flygflottilj vars summa av de tio bästa platssiffrorna i de individuella tävlingarna klassvis uppnår det lägsta värdet. Varje deltagare i segrande guldvingelag skulle såsom ständig egendom erhålla en miniatyr av »Guldvingen».

Beträffande priser i övrigt är bl. a. föreslaget att segrarna i de *individuella tävlingarna oavsett klass och grupp* skulle erhålla vandringspris (alltså två individuella vandringspris). Segrarna i de *individuella tävlingarna klassviss* skulle erhålla hederspris (alltså 4 st.). Segrarna i *lagtävlingarna klassvis* skulle erhålla vandringspris (alltså 4 st. lagvandringspris, ett för varje klass i vardera momentet) och slutligen skulle segrarna i *lagtävlingarna klass- och gruppvis* erhålla kontantpris när det gäller klubblag och hederspris när det gäller flottiljlag (dvs. fyra kontantpris och lika många hederspris, eftersom det i varje moment för det första blir två klasser och varje klass i denna »gren» uppdelas i två grupper).

Segelflygkommittén har tagit del av förslaget och i princip uttalat sitt gillande av det. När detta läses har förslaget redan diskuterats på årsmötet, och vi får kanske tillfälle att återkomma. Det är chefen för Ålleberg, Yngve Norrvi, som utarbetat förslaget, och om det godkännes i princip kommer reglerna att utredigeras av en kommitté som består av förslagsställaren, kapten Bunke i flygvapnet och chefsinstruktören för segelflyget, Bergman.

ÅRETS SEGELFLYG

Årsrapporten från chefsinstruktören för segelflyget är nu klar och utgör som vanligt ett högst intressant studium. Av rapporten framgår att »flygverksamheten har bedrivits i ungefär samma skala som under fjolåret, och man kan nog räkna med att verksamheten i fortsättningen kommer att bibehålla den omfattning som den nu har. Det framgår mer än väl att intresse finnes överallt, men den långa utbildningstiden, den ringa flygtiden och den myckna marktjänsten förtar nog en del av intresset. DK-skolningen, som visat att ett mycket gott resultat kan erhållas på kort tid utan för mycken marktjänst, har vunnit gehör.»

Byggverksamheten har också varit tillfredsställande, och under året har bland annat inte mindre än 17 glidflygplan av typ SG 38 färdigställts i klubbarna.

Haverifrekvensen minskar

Under verksamhetsåret har 39 haverier inträffat och av dessa är flera av bagatellartad natur. 50 % av alla haverier har berott på flygning med för låg fart. En alltför stor procent haverier kommer fortfarande på de kvinnliga elevernas konto. Några svårare personskador i samband med haverierna har icke inträffat. Såsom allmänt yttrande över haverierna framhåller chefsinstruktören att haverierna betydligt minskat i såväl antal som omfattning.

Materielbeståndet gott

Klubbarna synes nu vara ganska mättade med materiel men på flera håll där intensiv utbildning bedrives är materielen dock ganska sliten. Tolv övningssegelflygplan av typ Baby-Falken har tillförts klubbarna. Dessutom har ett flertal Grunau Baby tillkommit.

Inom den civila segelflygverksamheten fanns den 30 sept. följande materiel disponibel: 29 högvärdiga segelflygplan, 80 övningssegelflygplan, 115 glidflygplan, 54 vinschar, 58 bogserbilar, 40 flygplanvagnar, 81 fallskärmar, 62 barografer och - Link-Trainer.

Statsunderstödd verksamhet har under året bedrivits inom följande 30 klubbar: Aeroklubben i Göteborg, Aeroklubben i Malmö, Borlänge—Domnarvets FK, Eskilstuna FK, Gotlands FK, Gävlebygdens FK, Halle—Hunnebergs FK, Halmstads FK, Hälsingborgs FK, Jönköpings FK, Kalmar FK, Karlskoga FK, Lidköpings FK, Linköpings FK, Luleå FK, Norrköpings FK, Sandvikens FK, Skövde FK, Stockholms segelflygklubb, Sundsvalls flygsällskap, Umeå FK, Uppsala FK, Varberg—Borås FK, Värmlands FK, Västerbergslagens FK, Västerås FK, Segelflygskolan Ålleberg, Örebro Bil- och Flygklubb, Östersunds FK, Östra Sörmlands FK.

Segelflygverksamhet har dessutom bedrivits vid följande flygklubbar: Arboga FK, Blekinge FK, Eslövs FK, Kristianstads FK, Landskrona FK, Norra Ångermanlands FK, Norrtälje FK, Nyköpings FK, Orsa—Rättviks FK, Vimmerby FK.

MODELLFLYG-NYTT

Flera starter, mera flygtid

Under året har gjorts sammanlagt 42.038 starter med glid- och segelflygplan mot 41.296 för föregående år. (I fortsättningen står fjolårssiffrorna för jämförelsens skull inom parentes.) Av dessa utgjordes 27.838 (29076) av starter med glidflygplan och 14.200 (12.220) av starter med segelflygplan.

Sammanlagda flygtiden var 2.628 timmar 13 min. (2.566 tim. 40 min.) varav 378 tim. 44 min. (368 tim. 34 min.) med glidflygplan och 2.249 tim. 29 min. (2.198 tim. 06 min.) med segelflygplan.

Antalet utfärdare diplom och certifikat under året utgör 454 A-diplom (mot 532 år 1946), 352 (318) B-diplom, 222 (228) C-diplom, 23 (30) Silver-C, 0 (1) Guld-C och 89 (88) S-certifikat.

Totala antalet av KSAK utfärdade diplom utgör nu 4.308 A-, 2.487 B-, 1.349 C-, 162 Silver-C och 3 Guld-C-diplom. (I dessa liksom ovan nämnda siffror ingår icke den segelflygverksamhet som flygvapnet bedriver.)

Vidare kan nämnas att luftfartsstyrelsen till och med den 30 september 1947 utfärdat 584 segelflygcertifikat.

Av antalet diplom och certifikat har Segelflygskolan Ålleberg som vanligt »producerat» de flesta eller 139. Därnäst kommer Stockholms segelflygklubb med 79, Västerås flygklubb med 75, Eskilstuna flygklubb med 69. Av de icke statsunderstödda klubbarna har Kristianstads flygklubb placerat sig främst beträffande antalet erövrade kompetenstecken med 54, Nyköpings flygklubb med 47 och Eslövs flygklubb med 35.

Största antalet starter har Segelflygskolan Ålleberg presterat eller 4.740. Därnäst kommer Stockholms segelflygklubb med 3.004 starter, Västerås flygklubb med 2.104 och Eskilstuna flygklubb med 2.031.

Längsta flygtiden hade, bortsett från Ålleberg med 577 timmar, Stockholms segelflygklubb med 241 timmar, Aeroklubben i Malmö med 204, Norrköpings flygklubb med 261, Västerås flygklubb med 152, Eskilstuna flygklubb med 139, Värmlands flygklubb med 132, Linköpings flygklubb med 130 och Halle-Hunneberg med 87.

Centrala kurser

Under året har KSAK genomfört följande centrala kurser för utbildning av instruktörspersonal: En byggledarkurs om tre veckor på Ålleberg, en repetitionskurs för segelflyginstruktörer om tre veckor, likaledes på Ålleberg, två glidflyginstruktörskurser om vardera tre veckor i Norrköping och segelflyginstruktörskurser också omfattande tre veckor likaledes i Norrköping. Därutöver har som tidigare nämnts en försökskurs i DK-utbildning anordnats centralt i KSAK:s regi på Ålleberg.

Summa 16 (därav 3 danskar) segelflyginstruktörer och 28 glidflyginstruktörer har utbildats under året.

Den 30 september fanns följande personal, tillgänglig, 14 segelflyglärare, 105 segelflyginstruktörer, 63 glidflyginstruktörer, 22 byggledare, 66 biträdande byggledare.

I årsrapporten framför KSAK ett tack till alla som genom oegennyttigt arbete samt ekonomiskt bidragit till att föra fram vårt segelflyg till en av de främsta platserna i världen. KSAK uttalar vidare sitt erkännande främst till Västerås och Eskilstuna flygklubbar för gott utbildningsarbete. Likaså ges de icke statsunderstödda klubbarna i Nyköping, Kristianstad och Eslöv en eloge för vad de presterat i fråga om utbildning med den ringa materiel som stått till förfogande.

Stockholms segelflygklubb, Halle—Hunnebergs, Linköpings och Värmlands flygklubbar ges en eloge för goda prestationer under den fortsatta segelflygutbildningen.

Prestationstävlingen för 1948

har nu beslutats av KSAK:s verkställande utskott som ställt en summa av 1.000 kronor till modellflygavdelningens förfogande att användas som priser.

Modellflygklubbarna behöver inte anmäla sig särskilt till tävlingen. Den har ordnats så att varje registrerad modellflygklubb deltar automatiskt. Vissa prestationer som ingår i modellflygklubbens rutinarbete har poängvärderats och KSAK har i samråd med sin modellflygkommitté valt sådana prestationer som genom rekvisitioner eller obligatoriska rapporter kommer till centralorganisationens kännedom. Sålunda kan nämnas att exempelvis de från KSAK under 1948 rekvirerade modellflygarpassen ger en poängsumma av 1 poäng per styck. Om passen rekvireras under tiden januari—februari får klubben tillgodoräkna sig dubbla poängvärdet. Varje erövrat järnmärke ger 1 poäng, varje bronsmärke 2 poäng o. s. v. Vidare poängsättes rekord, tävlingar m. m.

Om möjligt kommer en sammanräkning av resultaten att göras varje månad. Genom att exempelvis anordna en klubbtävling kan en klubb som anser sig ligga för långt ned på rangskalan klättra åtskilliga pinnhål uppåt och de bästa tretton klubbarna får vid årets slut dela på den tillgängliga prissumman.

Nu är frågan den: Vilken klubb blir Sveriges bästa under 1948? Det blir inte storleken som avgör. Även en mindre klubb som arbetar effektivt har utsikter att hemföra segern. Det blir säkert en spännande tävling!

Modellflyget växer

fastän den egentliga säsongen redan är avslutad. Den sista september fanns 319 klubbar och 6.281 modellflygare. Den 12 november hade dessa siffror ökats till 341 resp. 7.015.

Norsk modellflygchef

har utsetts. Norsk Aero Klubb som planerar att så småningom anställa fackchefer för motor-, segel- och modellflyg har börjat i rätt ända genom att anställa Thor Mølbach som chef för modellflygavdelningen.

Stockholms flygplatsfråga

Privatflyget i Stockholm hotas av hemlöshet. På Bromma kommer »småflyget» inte att kunna härbärgeras längre än till våren 1948. Det gäller sålunda att mycket snart finna en lösning på den synnerligen prekära fråga som därmed uppstår för privatflyget i Stockholm. Luftfartsstyrelsen har i brev till Stockholms stadskollegium framhållit vikten av att något göres för frågans lösning och föreslår att stadsfullmäktige dels vidtar skyndsamma åtgärder för att tillgodose behovet i huvudstadens närhet av flygplatser för den icke reguljära flygtrafiken dels också föranstaltar om upprättandet av en generalplan på längre sikt för land- och sjöflygplatser i huvudstadens närhet. Luftfartsstyrelsen förklarar sig för sin del beredd att medverka vid generalplanens upprättande och anser vidare att KSAK bör beredas tillfälle att ta del i detta arbete.

KSAK:s verkställande utskott som tidigare haft frågan uppe till behandling har även beslutat uppvakta stadsfullmäktige för att söka få en lösning av frågan till stånd snarast möjligt.

Bensinrestriktionerna och flyget

När detta skrives har bestämmelserna för de nya bensinrestriktionerna ännu inte kommit i tryck. Folkhushållningsdepartementet har emellertid meddelat att *»tävling med motorfordon eller motordrivna flygplan, offentlig uppvisning med dylika flyplan samt anordnade mot ersättning av kortvariga flygningar med passagerare i nöjessyfte (s. k. rundflygningar) må tills vidare icke äga rum utan särskilt tillstånd av Kungl. Maj:t»*

Med anledning av förbudet för biltrafik under söndagar har KSAK till samtliga flygklubbar med segelflygverksamhet utsänt bl. a. följande meddelande:

»Enligt meddelande från trafikkommissionen skall klubbarna med anledning av de införda restriktionerna i biltrafik snarast ingå till resp. länstyrelser med anhållan om tillstånd att få utföra biltransporter under sön- och helgdagar.

Flygklubb i Skellefteå

På VU:s novembersammanträde invaldes den nyligen bildade Skelleftebygdens flygklubb i KSAK. Den nya klubben, som strax efter bildandet hade 195 medlemmar, har tillkommit delvis på initiativ av löjtnant B. Harry Andersson, tidigare verksam i Umeå flygklubb och som nu flyttat längre mot norr. Ordförande i den nya klubben är stadsläkaren Gunnar Falk, vice ordförande är ingenjör Rudolf Tegström och sekreterare löjtnant B. Harry Andersson. Klubben avser att driva såväl modell- som segel- och motorflygverksamhet. Modellflygsektionen är synnerligen verksam och tillhör de större grupperna i landet. Segelflygverksamheten avser man försöka sätta igång redan i vinter om personal- och materielproblemen kan lösas och motorflygverksamheten skall man försöka få rotation på till sommaren. Man har redan förslag på hur fältfrågan skall lösas. Det gäller anläggandet av ett »stråk» vid Bureå cirka 2 mil från staden på en strandremsa vid havet.

Norrköping

Byggnadsfirma
ERIC LANDSTRÖM
Djupsundsg. 27 - Norrköping - Tel. 240 17
Utför alla slag av byggnadsarbeten
Uppför trä- och **stenfastigheter, fabriks-** och **bostadshus** samt **monteringsfärdiga trähus**

E. PETERSON
BLECK- och PLÅTSLAGERI
Smålandsgatan 35, Norrköping, Tel. 269 64
Utför alla slags
PLÅTSLAGERIARBETEN
till humana priser
SOPTUNNOR på lager

HEDERSGÅVOR
Förlovnings- och Vigselringar
AXEL LINDBERG
GULDSMED
Nya huset, Stadsparken, Söderhamn

OSVALD SVENSSON
CYKELVERKSTAD
Trozelligatan 28 Telefon 233 49
CYKEL- & SPORTAFFÄR
Reservdelar **Reparationer**
Aukt. service för Lättviktsmotorcyklar

RITZ HÔTEL
NORRKÖPING
Stadens modernaste hotell
Enkelrum . . . . Kr. 5—8
Dubbelrum . . . Kr. 10—12
Radio i alla rum. Luftskyddsrum. Garage.
Restaurant. Betjäningsavgift.
Nytt — Modernt — Trivsamt — Billigt
Tel. Namnanrop: **Hôtel Ritz**

SVENSKA SKAFTFABRIKEN
Vi tillverka alla förekommande skafttyper
Söderhamn **Telefon 23 45**

Göte Langborgs
SPECERI-, CHARKUTERI- & MJÖLKAFFÄR
Fyrbyhäll - Telefon Norrköping 112 41
Leverantör till
OFFICERSMÄSSARNA F 13
Rekommenderas

Stockholms närhet

Gideon Gustavsson
Emballagefabrik, Handen
Tel. 122, 349
Sedan flera år lev. till
Arméförvaltningen.

Uppsala

Vid behov av Elektriska installationer och reparationer
vänd Eder med förtroende till
Kungsgärdets Elektriska Byrå
E. ÖSTRÖM
Kvarnbogatan 25 - Telefon 413 63
UPPSALA
Kostnadsfria råd och program
Infordra anbud!

Lastbilcentralen
NORRKÖPING
Slottsgatan 116 - Telefoner 257 56, 257 57
Utför alla slag av
Grovkörslor, Expresskörningar, Flyttningar, Emballeringar och Spedition

KONDITORI-BAGERI
Lövåsen
Drottningholmsvägen 268 — ULVSUNDA
Telefon 25 74 34
Rekommenderas — Allt i tårtor o. bakverk

I. LUNDINS ELEKTRISKA BYRÅ
Kungsgatan 59 — Telefon 342 75.
Utför INSTALLATIONER och REPARATIONER. GLÖDLAMPOR, ELEKTRISKA KOKPLATTOR m. m. ständigt i lager

Rex & Gull-Olle
Cyklar av högsta kvalité med prima däck. Roddbåtar m. m.
IVAN LARSSON
S. S:t Persgatan 16 - Tel. 200 59
Filial: Broddgatan 38 - Tel. 300 85

Söderhamn

KUNGSGÅRDENS KEMISKA AFFÄR
Söderhamn - Tel. 22 32 - Filialen 21 03
Kemikalier - Tekniska artiklar
Sjukvårdsartiklar - Damväskor
Resväskor m. m.

Med största omsorg
och noggrannhet expedieras Edra glasögon enl. recept. Fackkunskap och branschkännedom
Chr. Rabéns Eftr. (A. Widman)
Optisk och Sjukvårdsaffär
Kungsängsgatan 7, UPPSALA, Tel. 303 79

IVAR LÖWGRENS EFTR.
(Johansson och Lindskog)
N. Rådstugatan 16 - Tel. 249 10
NORRKÖPING
Platsens största sortering av
VARTA ACKUMULATORER o. PERTRIX TORRBATTERIER
Laddningsstation och Bilelektrisk service

Ateljé Johansons Eftr.
Telefon 23 78 - Köpmangatan 12
ALLT FOTOGRAFISKT
MODERNA PORTRÄTTFÖRSTORINGAR
AMATÖRARBETEN FOTORAMAR

★ LÅT OSS FÅ LEVERERA EDRA ★
Blommor
vid de olika högtidsdagarna
SVENSSONS BLOMSTERHANDEL
Skolgatan 33 **Telefon 325 19 - 309 52**
Blommor förmedlas

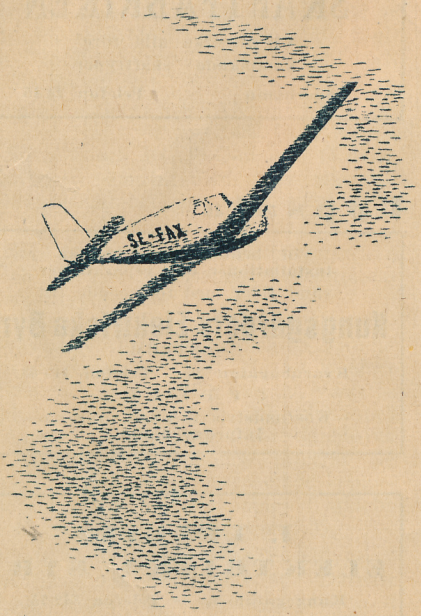
FIRMA W. MALMKVIST,
Lindövägen 55 - Norrköping
Telefon 219 54, 263 54
Av statens industrikommission utsedd som **A-grossist i lump-, metall- och järnbranschen.**
Köper till högsta dagspriser: Järn- och Metallskrot, Spislar, Motorer, Maskiner, Ångpannor, Tågvirke, Tagel, Lump, Stickylle, Tomfat m. m.
Säljer: Spislar, Kaminer, Tvättgrytor, Staketstolpar, Stängselnät, Stängseltråd, Järngrindar, Järndörrar, Takplåt, Kätting, Räls, Balk, Järnrör till vatten-, avloppso. värmeledningar samt växthusanläggningar, Remskivor, Axlar, Lager, Skruvstycken m. m.

FÄRGER - FERNISSOR
SJUKVÅRDSARTIKLAR - TAPETER
Stort urval alltid fördelaktigast hos
Färghandelsbolaget
LARSSON & PETTERSSON
Hamngatan 13 - Telefon 25 05

Thelins Konditori
Svartbäcksgatan 68 - Uppsala - Tel. 344 33
REKOMMENDERAS
Utför alla slags beställningar som tillhör ett förstklassigt konditori
Fullständig Konditoriservering
Under sommaren stor terrasservering

VATTEN är LIVSfarligt





Rubriken låter orimlig, men är trots allt mycket allvarligt menad. Vatten är livsfarligt när det förekommer i bensintanken på ett flygplan — och kan vålla katastrof för maskin, besättning och passagerare. — Jag har aldrig sett vatten i botten på Esso flygbensintankar, försäkrar tankningsförman Ahlström på Bromma och bekräftar därmed att säker service är



Esso

AVIATION SERVICE

SVENSKA PETROLEUM AB STANDARD

STOCKHOLM • GÖTEBORG • MALMÖ