Flyg



FISKAR-LASSE

alias Nils Gustav Larsson, sköter om Ahrenbergsflygs Cub-uthyrning på Bromma och gör gärna en liten flygtripp utåt Mälaren mellan passen.
Foto: Arthur Eriksson.

Nr 7
1947

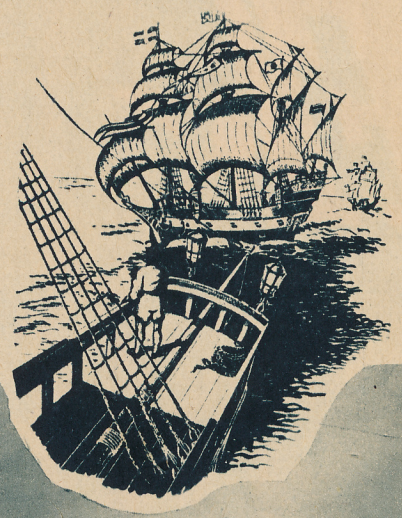
FLYGVERKSTAD I TÄLT

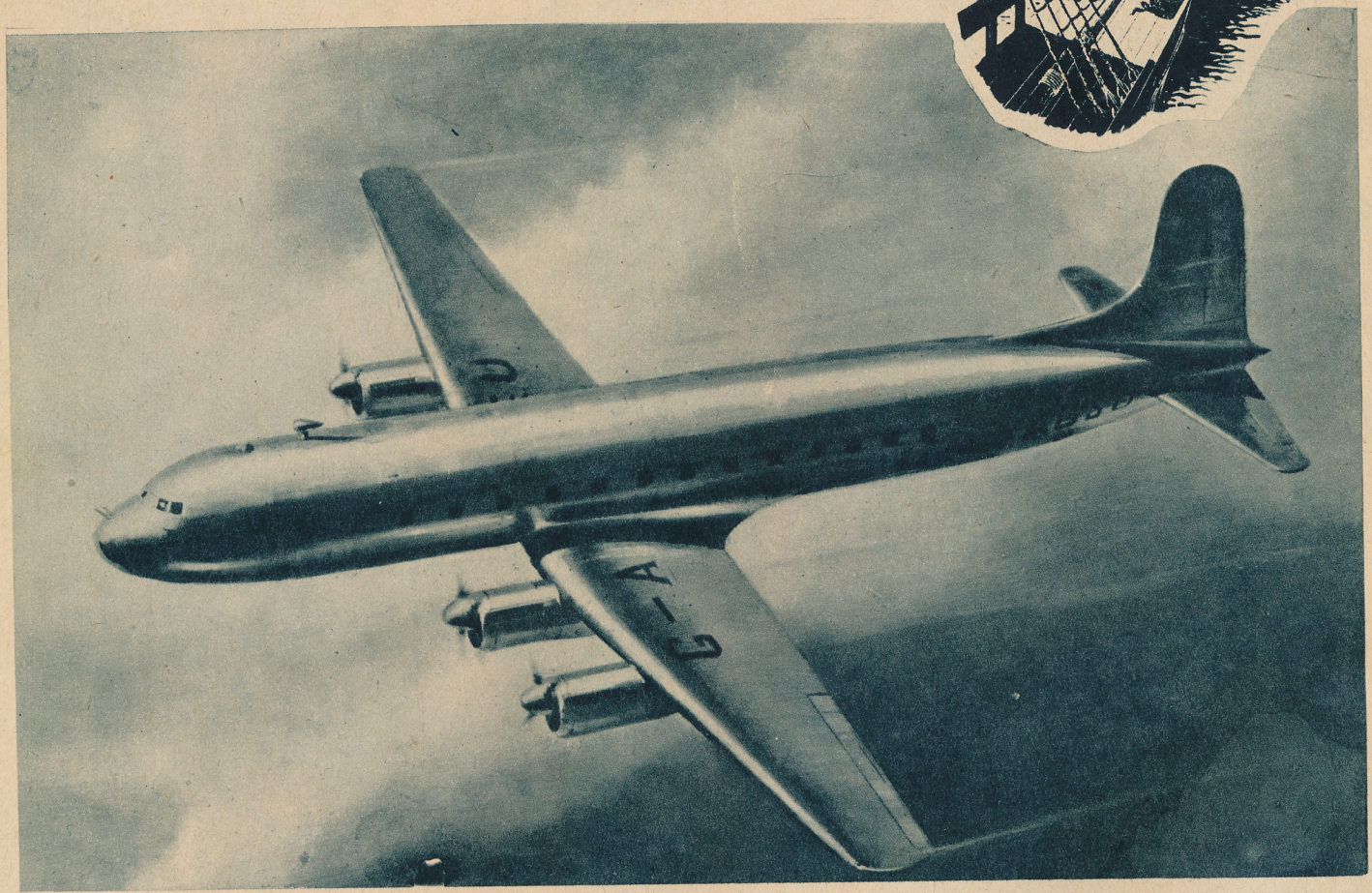
NÖDLANDNING I ÖKNEN

45 öre
I Norge 80 øre
I Danmark 85 øre

Konkurrensen om flygpassagerarna

Redan för länge sedan slog brittisk företagsamhet broar över världshaven...





ett superplan från fabriken

AVRO

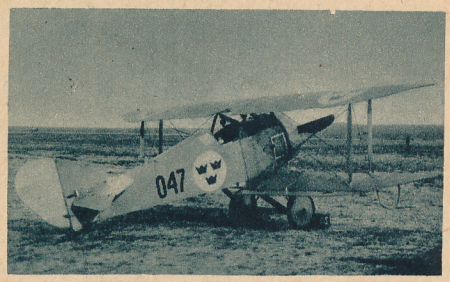
På den tid då konungahuset Tudor satt på den engelska tronen lade brittisk företagsamhet grunden till samfärdseln mellan kontinenterna. I dag bär ett av Avros flygplan det stora namnet Tudor och kommer att bli en värdig bärare av Avros traditioner på flyglinjerna över hela världen. Inredningen på Tudor II kan varieras för att motsvara olika fordringar — från 40 passagerare till 60 — beroende på olika flygsträckor och arrangemang. Med en ekonomisk hastighet av 380 km/t och väl över 485 km/t toppfart färdas passagerarna under största möjliga bekvämlighet i detta flygplan som är utrustat med övertryckskabin, luftkonditionering och de bästa anordningar för ökad trevnad under resan.

THE AVRO TUDOR II

Fyra Rolls-Royce Merlin Motorer

A. V. ROE & CO., LTD., MANCHESTER, ENGLAND (Branch of Hawker Siddeley Aircraft Co. Ltd.)

AGATONS spalt



TUMMELISA (1919)

Övningsjaktplan

Tillverkare: Flygkompaniets Flygverkstad, Malmslätt, Sverige.

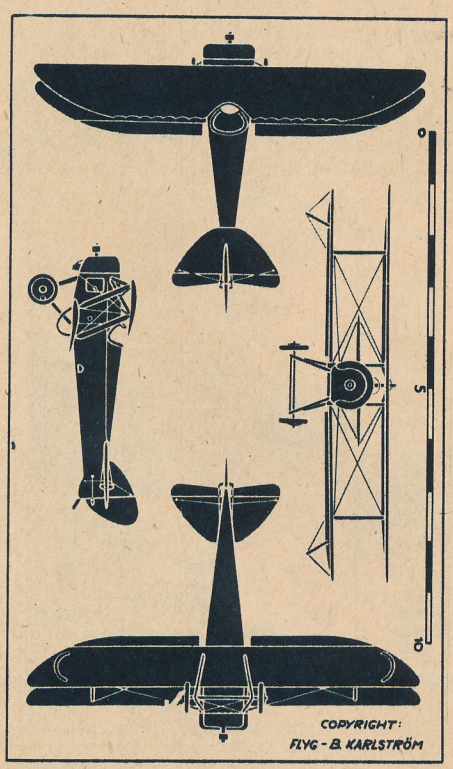
Flygvapnets största förbrukningsartikel under 20-talet var nog den beryktade »Tummelisa» eller »Tummeliten», som den även kallades. Otaliga är de historier som äldre gossar i flygvapnet kan berätta om dess egenheter. Otroligt känslig på rodren som den var brukade flygningen mest likna balansgång på slak lina och ofta avslutades den stolta flygturen med en hejdundrande kullerbytta.

Tack vare den roterande 9-cyl Thulinmotorn på 90 hk ville planet nästan aldrig starta åt samma håll som föraren och de plana vingarna i förening med den roterande motorn gjorde att planet mycket lätt gick i spin vid minsta överstegring.

Då motorns tomgång var mycket hög kunde planet inte landas på vanligt sätt utan föraren måste omväxlande kupera och slå till motorn med en strömbrytare (magnetreglaget) på spaken. Härigenom fick planet en ryckig, galopperande gång och presterade praktfulla skutt när det var på särskilt gott humör.

Bortsett från sina nycker var »Lisa» ett förnämligt plan och vid tiden för »födelsen» stod den på toppen av vad som kunde åstadkommas. Byggnadssättet var det enklast möjliga (trä-duk) och instrumentbrädan spartansk. (höjdmätare, varvräknare och pulsationsglas för kontroll av motorns oljetillförsel).

Spännvidd: 7,8 m.
Längd: 5,5 m.
Vingyta: 13 kvm.
Flygvikt: 550 kg.
Maxhastighet: 150 km/t.
Beväpning: Tjänstepistol.



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: Har läst en intressant artikel i ett amerikanskt magasin och vore tacksam om FLYG ville förklara en del flygtekniska uttryck som förekommer i artikeln:
1. Vad är »overload gross weight»?
2. Vad är »high lift and low drag»?
3. Vad innebär »Conventional types of planes will not lift more than 100 000 pounds for every 1 000 punds of drag»?
4. Har Hughes H-4 »Hercules» gått av stapeln än?
5. Vad är »ram jet»?
6. Vad betyder »So new wind tunnels that duplicate atmospheric conditions at speed of 2 600 miles an hour are built at a cost of millions of dollars»?
7. Vad är »Test towers and test tanks»?

John Larsson.

Svar: 1. Flygvikt med överlast. 2. Stort upptryck och lågt motstånd. 3. Vanliga flygplantyper kan inte lyfta med än 10 000 pounds för varje 1 000 pounds motstånd (siffrorna måste vara felaktiga, skall förmodligen vara 10 000 pounds motstånd). 4. Ännu i mitten av mars hade planet inte provflugits. 5. Reaktionsrör dvs en reaktionsmotor utan turbin eller mekanisk kompressor. 6. Så nya vindtunnlar att de återger atmosfärtillståndet vid hastigheter upp till 2 600 miles per timme byggs nu för en kostnad av miljontals dollar. 7. Provtorn och provtankar.

Fråga: 1. Går det att få flygtidningar inbundna hos Er? 2. Vilka data och prestanda har Bell Airacobra? 3. Av vilka typer är Rolf von Bahrs autogiros? 4. Av vilken typ är S 18?

Flygintresserad.

Svar: 1. Vi åtar oss endast inbindning av FLYG. Kostnaden är 6:— kr. 2. Bell P-39 Airacobras data och prestanda: spännvidd 10,37 m, längd 9,2 m, höjd 4,1 m, vingyta 19,8 m², tomvikt 2 550 kg, flygvikt 3 418 kg, toppfart 600 km/t, marschfart 490 km/t. Flygsträckan är 965 km utan och 1 700 km med extratankar. Stighastigheten är 750 m/min och topphöjden 10 500 m. Motorn är en Allison V-1710E på 1 200 hk. Beväpningen omfattar en 37 mm akan och fyra 12,7 mm ksp. 3. Rolf von Bahr har endast Cierva C 30A-autogiros. 4. S 18 är en spaningsversion av det svensktillverkade bombplanet Saab B-18A.

Fråga: Mellanlandar ABA:s flygplan i Örebro på linjen Stockholm—Göteborg?

Helårsprenumerant.

Svar: Nej.

Fråga: 1. Vilken motor är installerad i Spitfire Mk XIV? 2. Används denna flygplantyp i RAF?

Puck.

Svar: 1. Rolls-Royce Griffon 65. 2. Ja.

Fråga: 1. Är följande flygplanstyper fortfarande i tjänst vid flygvapnet: J 6, J 7, J 20, S 5, S 6, S 9, Sk 6, Sk 10? 2. Vilka data har sportplanet ASJA Viking II »SE-FYR»? Finns planet i bruk?

Prenumerant.

Svar: 1. Alla dessa typer har för länge sedan tagits ur tjänst. 2. Viking II var ett fyrsitsigt, högvingat monoplan i blandad konstruktion och utrustat med en 205 hk DH Gipsy Six-motor. Data och prestanda: spännvidd 12,4 m, längd 8,75 m, höjd 2,2 m, vingyta 21,8 m², tomvikt 740 kg, flygvikt 1 250 kg, vingbelastning 57,5 kg/m², effektbelastning 6,1 kg/hk. Planet hade en toppfart på 235 km/t, en stigtid till 1 000 m på 3,6 min, en topphöjd på 5 750 m, en flygsträcka på 950 km. Dessa siffror gäller för plan med hjulland-ställ. Planet är nerskrotat.

Fråga: 1. Vilka data och prestanda har det italienska bomb- och torpedflygplanet Fiat RS 14? 2. Kommer FLYG att publicera någon ritning av Gloster Meteor?

Dansk 14-åring.

Svar: 1. Fiat RS 14 har följande data och prestanda: spännvidd 19,53 m, längd 13,69 m, vingyta 50 m², tomvikt 5 500 kg, max flygvikt 8 500 kg, toppfart på 4 000 m 390 km/t, toppfart vid havsytan 330 km/t, stigtid till 5 000 m 15 min, normal flygsträcka med 290 km/t, marschfart 2 000 km, max flygsträcka 2 500 km. Motorerna är av typ Fiat A74 RC. 38 på 840 hk vardera. 2. Möjligen kommer en sådan ritning att införas senare i år.

Kvalificera Er för flyget



– läs hos Hermods

Ni som vill öka Edra chanser inom flyget, har alla möjligheter att hos Hermods skaffa Er god yrkesteoretisk utbildning. Hermods flygtekniska kurser är i första hand avsedda för arbetsledare och mekaniker, men även flygförare och andra yrkesmän har stor nytta av dem.

Goda bevis på kursernas kvalitet är, att bl. a. Flygvapnet, AB Aerotransport, Det Norske Luftfartselskap A/S, Norge, samt Det Danske Luftfartselskab A/S, Danmark, använder dem i samband med sin personalutbildning.

Skriv i dag till Hermods efter prospekt.

Hermods

HERMODSKURSER KVALITETSKURSER

— skolan för energiskt folk

Slottsgatan 8 A, Malmö

Sänd mig kostnadsfritt **prospekt** över den kurs, under vilken jag dragit ett streck, samt **Korrespondens, Hermods månadstidning**, under 6 månader.

Flygteknik:	Segelflygning	**Maskin- och verkstadsteknik:**
Flygteknisk verkm.-kurs	Meteorologi	Fullständiga ingenjörskurser
Flygmekanikerkurs	Aerodynamik	Kompletterings- o. specialkurser f. ingenjörer arbetsledare yrkesarbetare lärlingar
Kurs f. flygmotormontörer	Hållfasthets- o. materiallära f. flygmekaniker	
Förberedande flygmekanisk kurs	Flygplanlära	
Glidflygplansbygge	Flygmotorer	
	Flygplaninstrument	
	Luftfartslagstiftning	

Namn .....

Bostad .....

Postadress ..... Flyg 7-47

CESSNA LEDER ★ CESSNA LEDER ★ CESSNA LEDER ★ CESSNA LEDER ★ CESSNA LEDER

DET LEDANDE HELMETALLFLYGPLANET I AMERIKA GÖR NU SITT SEGERTÅG GENOM SVERIGE

Cessna - 140

The Pilot's Airplane

FLYGPLANET SOM ALLA TALAR OM OCH VAR OCH EN VILL ÄGA

★

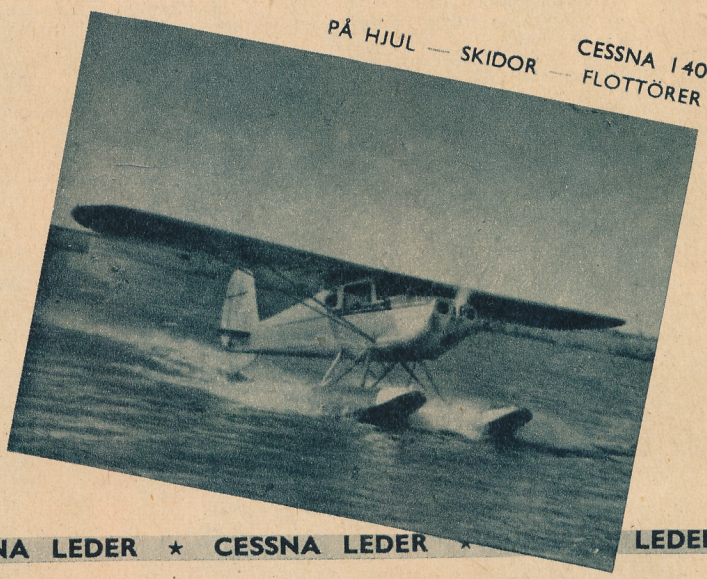
CESSNA har komplett blindflygningsutrustning, el. landningsstrålkastare, infällbar i vingen, självstart, täckt sittrum, cabinvärme. Rökning tillåten i planet.

★

CESSNA 140 har av Kungl. Luftfartsstyrelsen blivit godkänd för skolning för certifikat upp till 150 hk.

Stockholms Flygklubb, en av landets största och äldsta flygskolor, har köpt två Cessna 140, A.-B. Smålandsflyg, Jönköping, likaledes två Cessna 140 samt Petroil Oil Company, Stockholm, en Cessna 140

Cessna 140 är det idealiska planet för flygskolor, sportflygare och affärsmän



Ni måste se och provflyga Cessna, det idealiska flygplanet för Er. Skriv eller ring till försäljningsrepresentanten för GÖSTA FORSLUND AVIATION, GÄVLE

EINAR NORDIN

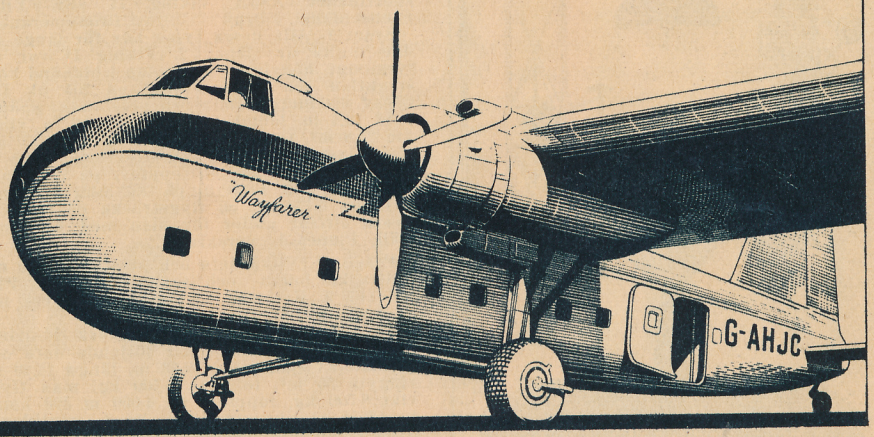
Furusundsgatan 8 Stockholm Tel. 61 84 64

CESSNA LEDER ★ CESSNA LEDER ★ CESSNA LEDER ★ CESSNA LEDER ★ LEDER

750A

konstruktörernas kompetens ger passagerarna förtroende

Som vid alla andra tidigare former av passagerarebefordran har passagerarnas förtroende för transportmedlet ökat proportionerligt med erfarenheter och utveckling. Med tanke på säkerheten är det nödvändigt att dagens flygplanskonstruktioner starkt påverkas av önskvärdheten att skapa och behålla passagerarnas förtroende. Bristol »Wayfarer» är anmärkningsvärd ur denna synpunkt, dess fasta landställ t. ex. är en symbol av de många inneboende säkerhetsegenskaperna i dess konstruktion och byggnad... det är ett pålitligt robust flygplan för masstransport av passagerare, i stånd att flygas med busstrafik-liknande regularitet och med god ekonomi.



Bristol wayfarer

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED, ENGLAND

REPRESENTANT I SVERIGE: MR. A. REICHEL, SYNÅLSVÄGEN 14, RIKSBY, STOCKHOLM

KSAK-nytt

UPP TILL KAMP!

FLYGS OCH KSAK:s RIKSSEGELFLYGTÄVLING BÖRJAR 1 APRIL. KLUBBARNA LIGGER I STARTGROPARNA OCH VÄNTAR PÅ TERMIK. INTRESSET MYCKET STORT INFÖR DET 4:E TÄVLINGSÅRET.

När det våras... Just nu ligger visserligen snön meterdjup och kylan påminner otrevligt mycket om Arktis... Men det hindrar inte att almanackan säger att det snart är första april, det magiska datum, då FLYG:s och KSAK:s rikssegelflygtävling tre år tidigare dragits igång. Och det finns ingen anledning att rucka på denna tingens ordning.

Första april börjar det alltså, och sedan pågår tävlingen precis som vanligt till den 30 september, och vi inbjuder härmed alla svenska civila segelflygare jämte klubbar att delta i denna tävling.

Reglerna blir i stort sett desamma som förra året. Eventuella smärre ändringar kommer att meddelas redan i nästa nr (FLYG nr 8/47). Det blir alltså fråga om dels höjdtävling, individuellt och i lag, dels distanstävling, individuellt och i lag.

I höjdmomentet gäller striden i första hand dir. C. A. Wicanders vandringspris (lagtävlan) och FLYG:s höjdpokal (individuell tävlan), och i distansmomentet gäller striden ing. T. Kreugers vandringspris (lagtävlan) och FLYG:s distanspris (individuell tävlan). Meddelande om eventuella penningpriser i lagtävlingarna kommer att utsändas senare.

Tävlingsarrangörerna kommer inom kort att färdigställa en tryckt folder, som innehåller allt om tävlingsreglerna och övriga bestämmelser, och vidare kommer även blanketter för anmälan om resultat att färdigställas. Bestämmelserna och anmälningsblanketterna kommer att utsändas till klubbarna efter rekvisition från KSAK.

Men tanke på att några lagtävlingar med Grunau Baby (klass 2) i år inte kommer att hållas, kommer klubbarna att i stället inrikta sig på att kämpa en bitter kamp för en placering i rikssegelflygtävlingen, och inom tävlingsledningen är man på det klara med, att denna tävling med säkerhet står inför sin intressantaste och mest spänningsmättade säsong hittills. Väl mött i luften, alltså!

För att friska upp minnet återger vi här nedan det väsentliga i tävlingsreglerna sådana de utformats inför fjolårets tävling:

TÄVLINGEN OMFATTAR två från varandra helt skilda moment: *höjdflygning* och *distansflygning*. Resultat i bägge tävlingarna kan noteras under en och samma flygning.

ALLA SVENSKA FLYGKLUBBAR, anslutna till KSAK, äger rätt att delta i tävlingarna. Berättigade att delta i höjdtävlingen är alla innehavare av C-diplom. För att få delta i distanstävlingen fordras givetvis S-certifikat.

Klubbmedlem får endast tävla för *en* klubb under tävlingsperioden, oavsett var start sker (inom Sverige) eller med vilken klubbs flygplan flygningarna utföres. Skulle tävlande byta klubb under tävlingsperioden och vilja tävla för den nya klubben, annuleras resultat uppnådda inom den första klubben.

Alla luftvärdiga civila segelflygplan gäller såsom tävlingsflygplan. Barograf skall användas vid tävlingen och skall ha undergått kalibrering tidigast sex månader före flygningen. Om detta ej varit fallet skall barografen kalibreras senast 30 dagar efter flygningen. Alla startmetoder är tillåtna. Klubb får själv välja lämplig startplats och är ej bunden till sitt hemmafält. Om flygplanet skadas under flygning eller i samband med landning så att fpl ej är luftvärdigt räknas ej det uppnådda resultatet i tävlingen.

Deltagare är skyldig att *omedelbart* per brev (eller per telefon, om reslutatet överstiger tidigare publicerade resultat) rapportera varje uppnått resultat, som klubben vill räkna i tävlingen. Uppgifterna angående flygningen ifylles på formulär, vilka vid anmälan till tävlingen tillställes klubbarna. Uppgifterna på formuläret skall bevittnas av kontrollant, godkänd av KSAK (gruppchef eller flyginstruktör). Barogrammen jämte kalibreringsprotokoll insändes till tävlingsledningen (KSAK) senast den 15 oktober tävlingsåret.

På barogrammet antecknas (jfr KSAK:s Segelflygmeddelande nr 506):

1. Deltagarens namn.
2. Datum samt tidpunkt och plats för landning.
3. Barografens fabrikat och nummer.

Därest vid flygstart höjden för urkoppling icke tydligt framgår av barogrammet, skall uppgift om urkopplingshöjden skriftligen bestyrkas av föraren i bogserflygplanet.

Brott mot Luftfartsstyrelsens bestämmelser eller instruktörs givna direktiv medför ovillkorlig diskvalificering.

För de bägge tävlingsmomenten gäller i övrigt följande speciella bestämmelser:

Höjdmomentet

Urkopplingsplatsen och urkopplingshöjden är valfri. Landning behöver icke ske på samma plats som start. Som uppnått resultat räknas den erhållna höjdvinsten enligt avläsning på barogram. Definition på höjdvinst se SM nr 706 sid. 4.

Distansmomentet

Endast varje förares bästa distansflygning räknas som resultat, varför således i detta moments lagtävling endast 3 resultat medräknas för varje lag.

Poängberäkningen sker enligt nedanstående:

Poäng = $k \times D$,

där D = flygdistansen mätt i kortaste avstånd i hela km från start till landningsplats

och k är en koefficient, som är beroende på den vid flygningen använda flygplantypen enligt nedan: (Jämför flygplantypernas glidtal.)

Grunau Baby	k = 1/17
Olympia	k = 1/25
Weihe	k = 1/29
Moswey	k = 1/28
Kranich	k = 1/23
Mü 13	k = 1/25
Fi-1	k = 1/24

Koefficienten för nytillkomna typer fastställes av tävlingsledningen.

För max urkopplingshöjd m. m. i distanstävlingen gäller i tillämpliga delar KSAK:s rekordbestämmelser (SM nr 706).

I *höjdmomentet* tävlas *individuellt* om FLYG:s höjdpokal (vandringspris). Segrare för året blir den vars 3 bästa noteringar under tävlingsperioden ger den största sammanlagda höjdvinsten. Segraren erhåller en inteckning i höjdpokalen samt en miniatyr av densamma såsom personlig egendom. Den som först erövrar höjdpokalen tre gånger vinner den för alltid.

I *distansmomentet* tävlas *individuellt* om FLYG:s distanspris (vandringspris). Segrare för året blir den förare som under en flygning uppnår högsta poängsumma. Segraren erhåller en inteckning i distanspriset samt en miniatyr av detsamma såsom personlig egendom. Den som först erövrar distanspriset tre gånger vinner det för alltid.

I *höjdmomentet* tävlas *i lag* om dir. C. A. Wicanders vandringspris. Varje klubbs tre bästa deltagare i den individuella tävlingen utgör klubbens första lag. Klubbens därnäst tre bästa utgör klubbens andra lag o s v. Lagens sammansättning avgöres således först efter tävlingens avslutande för året. Observera att i lagtävlingen räknas 9 individuella resultat.

Vandringspriset erövras för året av den klubb, vars första lag uppnått bästa sammanlagda höjdvinst. Vandringspriset erövras för alltid av den klubb som först vinner priset fem gånger oavsett ordningsföljd. Varje års segrande klubb erhåller som ständig egendom en miniatyr av vandringspriset.

I *distansmomentet* tävlas *i lag* om ing T. Kreugers vandringspris. Segrare för året blir den klubb vars tre bästa deltagare i distanstävlingen erhåller högsta sammanlagda poängsumma. I lagtävlingen räknas således sammanlagt 3 resultat. Vandringspriset erövras för alltid av den klubb som först vinner priset fem gånger oavsett ordningsföljd. Varje års segrande klubb erhåller en miniatyr av vandringspriset som ständig egendom.

Ålleberg får linktrainer

Planerna för sommarens Ållebergssäsong börjar nu ta form, och skolan kommer förmodligen att kunna bjuda på en hel del nyheter, om allt går enligt beräkningarna.

Den nye skolchefen, Yngve Norrvi, sitter just nu mitt uppe i planläggningen av kurserna, och redan nu är det hela klart så långt att säsongen börjar den 8 juni och pågår till den 31 augusti utan avbrott för vare sig tävlingar eller instruktörskurser. Tävlingarna förläggs ju i år till Örebro, och de centrala instruktörskurserna flyttas till Norrköping.

Under maj månad, alltså före den egentliga säsongen, kommer dock en del centrala kurser att förläggas till Ålleberg. Den 4 maj är det meningen att den mycket omtalade försökskursen i DK skall sätta i gång. Den kommer att omfatta 7 elever och varar i tre veckor. Den 11 maj börjar en byggledarkurs med 12 elever, också den omfattande tre veckor, och den 18 maj en extra instruktörskurs på tre veckor.

Skolprogrammet bjuder som vanligt på kombinerande AB-kurser, S-certifikatkurser samt F-flygning, samtliga med början den 8 juni. Beträffande S-kurserna har den nyheten införts att ett »normalprogram» kommer att följas, och meningen är att varje elev med normal underbyggnad skall få flyga in sig på Fi-1 och Olympia sedan han visat sig klara Babyn. Vidare är det meningen att ett antal flygstarter skall ingå i S-kursen.

Och slutligen arbetar man på KSAK med näbbar och klor för att få en linktrainer till Ålleberg i sommar. Om det kommer att lyckas är ännu inte klart, men förhoppningarna är ganska stora.

Linktrainern kommer inte bara att stå till förfogande för deltagarna i F-flygningen utan även i S-kurserna kommer några »pass» linktrainerflygning att läggas in, och dessutom kommer också AB-eleverna att få känna på hur det känns att flyga link.

Ytterligare en del nyheter är att vänta beträffande Ålleberg. Vi återkommer till saken i nästa nummer.

Prospektet för sommarens kurser vid Ålleberg beräknas ligga klart i mitten av april. Det erhålles kostnadsfritt efter rekvisition från KSAK, Malmskillnadsgatan 27, Stockholm. Efter den 1 maj kan det även rekvireras från Segelflygskolan, Ålleberg, Box 40, Falköping.

Insamlingen till Prins Gustaf Adolfs minnesfond avslutad

KSAK:s insamling till Prins Gustaf Adolfs minensfond är nu avslutad. Resultatet måste anses såsom mycket gott, då inte mindre än 12 067:75 kr influtit. Dessa pengar har nu överförts till minnesfondens postgiro nr 901947. Om någon av KSAK:s direktanslutna medlemmar eller organisationer även i fortsättningen önskar bidra till fonden, bör gåvorna insättas direkt på detta postgirokonto.

Här nedan följer en förteckning på dem som deltagit i KSAK-insamlingen:

Berglund, H., Stockholm, 50; Rydh, C. L., dir., Djursholm, 25; Felldin, Arthur, dir., Saltsjöbaden, 50; Östberg, Lars, advokat, Smedslätten, 15; Andrén, K. Oscar, överinsp., Vallentuna, 5; P. A. Norstedt & Söner, Stockholm, 2 500; Sandblom & Stohne AB, Sthlm 20; Blom, R. E., dir., Stockholm, 100; Lithander, John, dir., Göteborg, 100; Fraenckel, Gösta, dir. Göteborg, 500; Enell, Arne, AB, Tranås, 20; Swensson, G., Lund, 15; Duvander, E., Ängby, 10; Rosenblad, Curt, civiling., Stockholm, 10; Åström, H., Ålsten, 5; Osterman, John, Elektr AB, Stockholm, 100; Osterman, Greti och John, Sthlm, 50; Skog, G., ing., Sthlm, 10; Darek, Gottfrid, ing., Norrtälje, 10; De la Gardie, Sven P. Borrestad, 20; Samsioe, A. Frey, tekn dr, Sthlm, 10; Olsen, Hans, Sthlm, 25; Hjorth, Olof, bruksdisp, Sthlm, 100; Harbeck, Wilhelm, Sthlm, 25; Flodin, Mauritz, järnhandlare, Sthlm, 10; Nilsson, Oskar Willy, vapenmästare, Karlsborg, 10; Geber, Lisa, fru, Sthlm, 50; Lyrholm, Kurt, kapten, Sthlm, 10; Longo, R., Sthlm, 5; Lindahl, Emil, grosshandlare, Sthlm, 10; Carlsson, J. A., kapten, Smedslätten, 10; Adlerstråhle, E., major, Sthlm, 5; Degermark, Rud., AB, Sthlm, 50; Ohlssons Eftertr, Aug. P. A. Jacobsson, Malmö, 10; Nilsson, N. E., grossh, Sthlm, 50; Sjöman, Maria, Sthlm, 10; Sund, J. ing., Ängby, 5; Morén, Sture, ing, Sthlm, 25; Johansson, Albin, dir, Koop Förb, Sthlm, 10; Lindén, Birger, kamrer, Sthlm, 25; Jacobson, Carl, Äppelviken, 100; Stenholm, W., byråchef, Sthlm, 10; Karlströmer, S., överstelöjtnant, Sthlm, 10; Dieden, Theodor, Örebro, 100; Leje & Thurne AB, Sthlm, 150; AB Wicanders Korkfabriker, Sthlm, 1 000; Rödjer, J., leg läkare, Falköping, 25; Björngård, K.-H., disp, Sthlm, 25; Von Köhler, Gunnar, flyging, Malmslätt, 10; Böhm, Clary, fru, Sthlm, 20; Quarles, W., diploming, Sthlm, 25; Fredlund, Gustav, dir, Storängen, 5; Starland, H., civiling, Sthlm, 5; Johansson, Oskar, Lidingö, 15; Simmons, C.-G., löjtnant och fru, Halmstad, 15; Byrenius, G., dir, Sthlm, 50; Jakobsson, G. H., civiling, Sthlm, 20; Iepsen, F. W., Sthlm, 10; Lewenhaupt, G., Sila, Sthlm, 10; Hollertz, J., ing, Sthlm, 10; Bohlin, E., Sthlm, 10; Eklund, A., Ålsten, 25; Printzsköld, Carl, kammarherre, Åby, 25; Ruhnbom, Eric, dir, Sthlm, 10; Jansson, Joel, dir, Sthlm, 20; Stangenberg, N., löjtn, Sthlm, 5; Ahlsson, Sven, Linköping, 15; Fogman, E., överste, Sthlm, 10; Österberg, Olof, Tumba, 20; Thulin, C., major, Saltsjöbaden, 5; Nyhlén, Gunnar, dir, Sthlm, 20; Garphytte Bruk AB, Garphyttan, 100; Ungermark, E., 10; Bågman, S., adjunkt, Sthlm, 20; Strömman, Ester, fru, Sthlm, 15; Pulp Rederi AB, Sthlm, 500; Emanuelsson, Birger, Sthlm, 10; Hansson, Nore L., körsnär, Södertälje, 25; Öhlin, P. A., Sthlm, 20; Hallencreutz, dr, Göteborg, 100; Wirén, A. T., dir, Örserums Brunn, 10; Delin, K., överste, Sthlm, 50; Wallén, Oscar, Sthlm, 5; Ryberg, Karin, Sthlm, 5; Borgström, Birger, apotekare, Linköping, 10; Sjöberg, Axel, konditor, Sthlm, 50; Tsappos, Joh. Th., köpman, Sthlm, 10; Hillman, Ivan, tandläkare, Lessebo, 15; Hammarén, G., major, Sthlm, 5; Bildt, Arvid, byråchef, Sthlm, 10; Andersson, Albin, Sthlm, 10; Bergström, Sven, dir, Sthlm, 50; Kreuger, B., fröken, Sthlm, 10; Lundberg, Arvid Th., Sthlm, 5; Landtmanson, Karl, civiling, Ängby, 10; Eriksbergs Mek Verkstads AB, Göteborg, 2 000; Lamm, Uno, tekn dr, Ludvika, 10; Sandeborg, G., kammarrättsråd, Sthlm, 10; Sv Petroleum AB Standard, Sthlm, 500; Sjögren, Bror Olof, dir, Sthlm, 25; Lindqvist, C. L., Ålsten, 5; Törnkvist, Eric och Ericsson, C. E., Sunne, 5; Jönköpings Flygklubb, Jönköping, 135; Lindvall, Herman, doktor, Sthlm, 10; Tudor AB, Sthlm, 100; Florman, Alice, fru, Sthlm, 100; Sundquist, Maja, Sthlm, 50; Wallenberg, Bertil, dir, Sthlm, 100; Greschinsky, Clas, Sthlm, 25; Svensson, Robert E., Sthlm, 10; Voxnadalens Modellflygklubb, 7:45; Wallstedt, K., Borås, 50; Swedenborg, V., Sthlm, 10; Arnulf-Olsson, Osvald, Göteborg, 500; Valand, Livförsäkringsbolaget, Sthlm, 500; Värmlands Flygklubb, Karlstad, 50; Fahlén, Erik, Smedslätten, 100; Jäderblom, R., Göteborg, 10; Hennerberg, A. E., Sthlm, 100; Hamilton, Vera och Mac, Sthlm, 5; Johansson, R., ing, Lidingö, 50; Ström, Hjalmar Gustaf, Sthlm, 15; Barkman, Maria och Björn, 15; Holm, Georg, folkskollärare, Sellnäs, 5; Sahlstedt, H., leg läkare, Smedslätten, 25; Strandman, Otto, Sthlm, 10; Pontin, Svante M., Sthlm, 100; Thulin, Emil, apotekare, Linköping, 20; Kjerrman, K. G., Sthlm, 25; Sjögren, E., flygdirektör, Sthlm, 20; Schlyter, A., gymn-dir, Sthlm, 25; Reuterskiöld, Adam, fil kand, Drottningholm, 10; Salén, Ernst B., överläkare, Sthlm, 25; Evangeliska Brödraförsaml Adami, Sthlm, 10; Holmberg, Halvar, Sthlm, 10; Berger, Gunvald, kommendörkapt, Saltsjöbaden, 20; Aeroklubben i Göteborg, Göteborg, 100; Tholander, Hilda, fru, Sthlm, 15; Augustson, Alma, fröken, Sthlm, 15; Erik Lindblom & Co, grosshandelsfirman, Sthlm, 25; Nilsson, A., Sthlm, 10; Hollberg, Sven, Storängen, 10; Johansson, Martin, Vikmanshyttan, 10; Umeå Flygklubb, Umeå, 20:30; Örebro Bil- & Flygklubb, Örebro, 100; Karnell, Henrik, dir, Jönköping, 20; Rais, F., Sthlm, 10; Galco AB, Sthlm, 25.

Summa kronor 12 067:75.

KSAK ber att till alla bidragsgivare få framföra ett varmt tack för dessa bidrag med den övertygelsen att de till minnesfonden insamlade medlen skall komma svensk ungdom till gagn och bli till nytta, direkt eller indirekt för våra gemensamma strävanden.

Segelflygstipendier från Tempo A.-B.

Även i år har Tempo AB genom direktör Gösta Åhlén ställt pengar till förfogande för ett stort antal segelflygstipendier. De flesta av dessa i första hand avsedda för nybörjarutbildning. 90 stipendier à 150 kronor kommer genom KSAK:s förmedling att fördelas till svenska skolor, vilka genom cirkulär erhåller alla uppgifter om stipendiebestämmelserna.

Utöver dessa 90 stipendier kommer liksom i fjol 12 st dubbelstipendier — alltså vardera på 300 kronor — att fördelas på flygklubbarna. Cirkulär om den saken har redan gått ut till alla anslutna klubbar med segelflygverksamhet.

De 12 stipendiater som uttagits efter förslag från klubbarna kommer att få delta i en speciell kurs på Ålleberg — en elitsegelflygkurs, som preliminärt är fastställd till tiden 8—22/6.

Fordringarna för att bli antagen som klubbstipendiat är att inneha S-certifikat, helst silver-C, samt ha nedlagt ett enegiskt och oegennyttigt arbete för segelflyget.

Förslag från klubbarna på lämpliga kandidater skall vara KSAK tillhanda senast den 15 april.

Det bör i detta sammanhang påpekas att samtliga stipendier endast gäller utbildning vid Segelflygskolan Ålleberg samt att alla förslag till kandidater skall insändas till KSAK av flygklubb resp skola. Det lönar sig alltså inte för enskilda att inkomma med begäran om stipendier.

Endast

PIONEER-FALLSKÄRMARNA

är utrustade med den exklusiva

***SNABB-PASSANDE PIONEER-SELEN**

med automatisk IDIOT-SÄKER OCH FELFRI FUNKTIONERING















PÅ TRE SEKUNDER!... kan Pioneers nya snabb-passande fallskärmssele genom ett enkelt ryck i bröst- och lårremmar justeras så att den sitter perfekt på vilken bärare som helst... oberoende av storlek och längd.

AUTOMATISKT »BYGGD FÖR KÖPAREN» är den snabb-passande selen, vilken tillåter påtagande av fallskärmen lika lätt som man tar på sig en flygjacka... antingen man sitter eller står i flygplanet.

DEN GENIALISKA SNABB-PASSANDE KONSTRUKTIONEN eliminerar alla risker att falla ur skärmen... samt svårigheterna med de tidigare gängse obekväma fallskärmstyperna.

EXKLUSIVA SNABB-PASSANDE EGENSKAPER kombinerade med den behagliga, tunna och väl åtsmitande fallskärmen Pioneer P3-B, ger den högsta tänkbara graden av säkerhet och bekvämlighet. Fallskärmen fordrar 50 % mindre utrymme och är 20 % lättare än äldre typer.

SNABBUTLÖSNINGEN medger fullständigt och omedelbart frigörande från fallskärmen i PRECIS DET ÖGONBLICK NI ÖNSKAR och därmed elimineras risken att falla ur selen för tidigt, släpa med eller trassla in sig i linorna.

När Ni köper den snabb-passande kombinationen P3-B — köper Ni världens bästa fallskärmsutrustning... kommersiellt tillgänglig endast från Pioneers Parachute Company.

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

CHENEY Fabrics

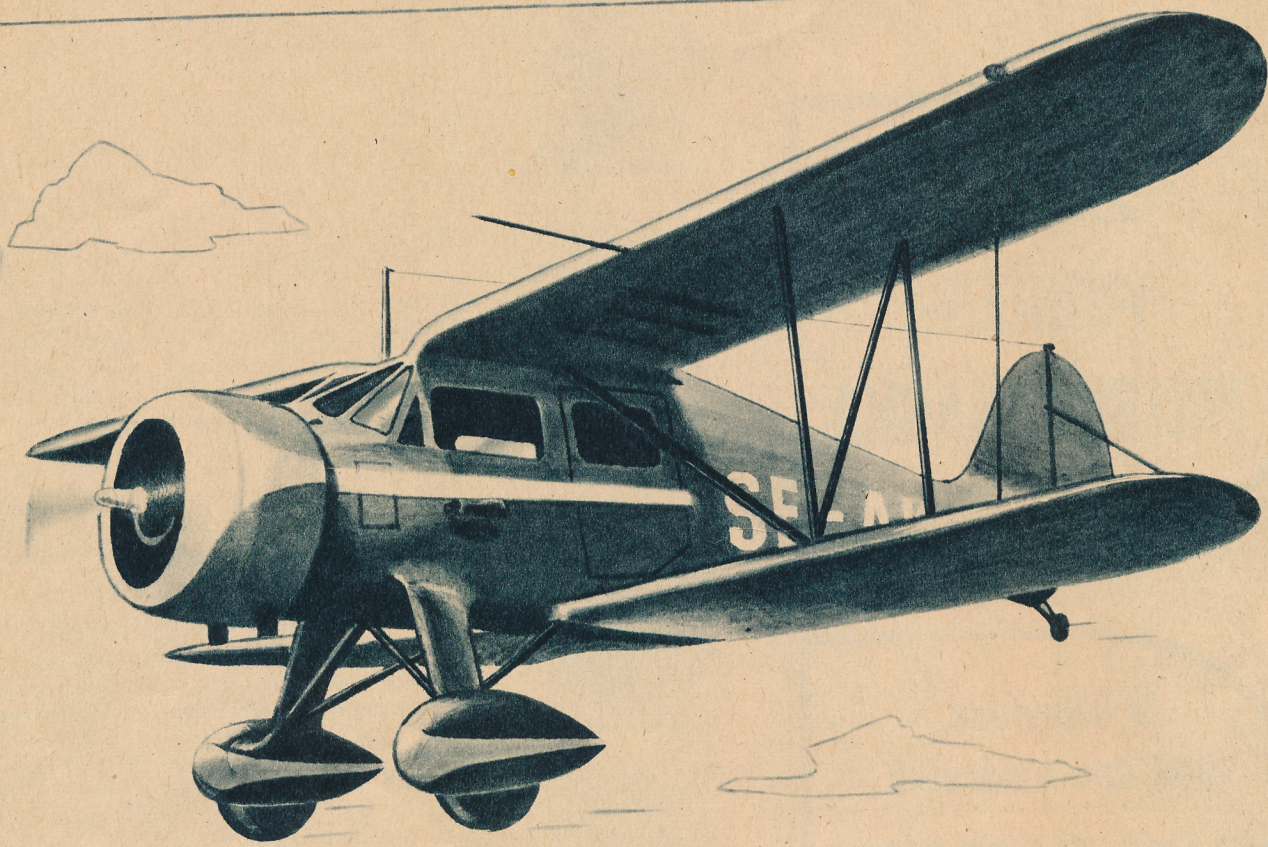
PIONEER PARACHUTE COMPANY, INC.

MANCHESTER, CONN., U. S. A.

Telegramadress: PIPAR

Representant i Sverige: Åke Forsmark
Kummelvägen 9, Ålsten, Stockholm

Pioneer Parachute Co, Inc., säljer även överflödiga krigs-fallskärmar från U. S. War Assets Administration



Känner Ni igen planet...

Det är vår Waco SE-AKX som för närvarande är ute på rundflygningar runt om i Sverige. Ni känner lätt igen planet på dess vackra ljusgröna färg.

Det är ett av världens säkraste flygplan och dess förare flygkapten P. A. E. Lovén har tolv års erfarenhet bakom sig.

Och Björkvallsflyg känner Ni väl till sedan gammalt? Det startades år 1934 av flygpionjären Kurt Björkvall. Sedan starten har bolaget genom både civila och militära flygningar blivit ett av de mest erfarna i Sverige. Så när vår ljusgröna Waco kommer till Er ort kan Ni lugnt företaga en säker och trevlig flygtur och titta på Er ort från ovan: Flyg med

AKTIEBOLAGET

Björkvallsflyg

STOCKHOLM

Flyg
NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING
Nr 7. Årg. 25 • 27 mars—9 april 1947



W. KLEEN:

DEN BRÄNNBARA OLJAN

Den beslutsamhetens friska hy som är så kännetecknande för vår ärade finansminister i hans strävanden att med successiva monopoliseringar gå framåt mot den totala socialiseringen har i åtminstone ett hänseende förbytts i eftertankens kranka blekhet. Och detta krankhetssymtom har i hela femton år avtecknat sig i den frejdade dialektforskarens ansikte när han betraktat den även ur monopolsynpunkt så brännbara oljan.

När en så nitisk monopoliserare som fil. dr Ernst Wigforss tvekar måste det finnas sällsport starka skäl för tveksamhet. För det s. k. tjuvsamhället tycker man annars att frågan borde ligga bra enkelt till: här har världsomfattande oljebolag spunnit sitt finmaskade nät av oljeanläggningar av olika slag runt om i landet och skapat en organisation vars verksamhet i alla avseenden tillfredsställt konsumenterna. Även den svenska företagsamheten har bidragit till organisationens utbyggnad — vi har i dagarna fått vårt andra inhemska storföretag inom branchen. Allt detta kan sagda tjuvsamhälle ta bara genom tvenne enkla omröstningar i riksdagen, en i vardera kammaren. Men oaktat det bara är att ta vad andra byggt upp har man ännu icke tagit! De fingrar som sträckts ut efter bytet har tydligen blivit illa brända. Redan 1933 tillsatte regeringen en av föregående års riksdag äskad utredning — motorbränslesakkunniga — vars resultat föranledde finansministern till uttalandet, att »utredningen givit anledning till ett allvarligt övervägande av frågan om införande i en eller annan form av ett statligt importmonopol». Men ytterligare utredningar syntes behövliga. Sedan kom det icke förtäckta hotet att »en oskälig uppskruvning av priserna från importörernas sida icke skulle undgå att omedelbart aktualisera frågan om en statlig reglering av importen».

Det blev fortsatta utredningar: brännoljekommittérade av år 1934 och 1935 års brännoljekommitté. Men det blev intet monopol! Ej heller någon »oskälig uppskruvning av priserna». Tvärtom. Anno 1937 hade Sverige de lägsta bensinpriserna i Europa men distanserades under sista förkrigsåret av Danmark och Finland.

Det var lugnt på oljefronten till den 31 augusti 1945, då regeringen tillsatte den fjärde utredningen. Den antog benämningen Oljeutredningen 1945.

Vad hade då hänt som kunde påfordra en ny utredning av detta mycket utredda ärende? Frågan kan väl enklast besvaras med en hänvisning till alla andra socialiseringsutredningar och dito framstötar. Det var icke läget på oljemarknaden utan på den politiska marknaden som kom finansministern att återvinna beslutsamhetens friska hy, för tillfället transplanterad på statsrådet Ericsson.

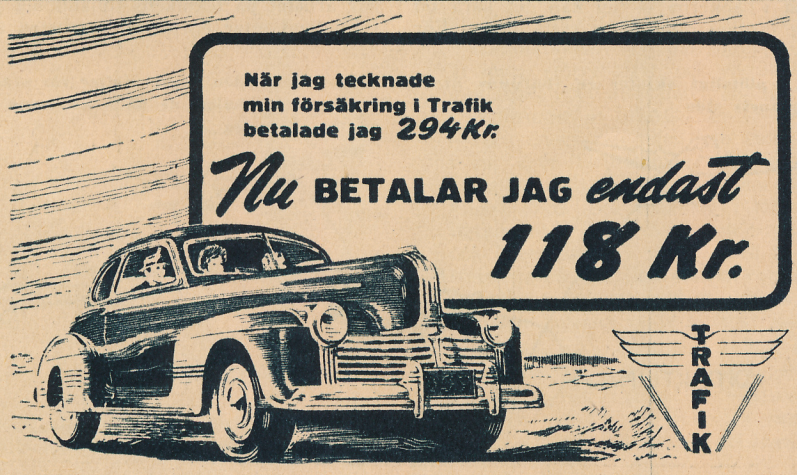
Sannolikt har vår socialiseringsminister i detta avseende smittats av den hurtfriskhet, som i hithörande frågor utmärker hr Folke Thunborg, vilken i sin blåögda tro stavar PH med stora bokstäver. Denne beskäftige socialiserare, som i detta fall söker förebilden i Primo de Riveras och Francos Spanien, står visserligen sist på listan av utredningsmännen, men hur underligt det än kan tyckas är det nog hans ande som svävat över oljan. Socialiseringsmajoriteten säkrades med tvenne ombudsmän, hrr Ohlsson och Severin (Erik), medan sakkunskapen företrädde av ordföranden, chefen för bränslekommissionen överdirektör Ljungdahl och direktören vid kooperativa förbundet Bengtsson.

Naturligtvis utmynnade utredningens betänkande i förslag till monopol. Vad skulle annars denna nya utredning ha tjänat till, varför skulle annars hr Thunborg blivit utredare i en fråga som han inte begriper? Och lika naturligt är att de båda verkligt sakkunniga reserverat sig mot majoritetens förslag, som för övrigt grundas på felaktiga siffror.

En monopolisering av oljehandeln skulle enligt utredningen ge förbrukaren en med minst ett öre per liter billigare bensin. I så fall vore det väl första gången ett handelsmonopol åstadkommer billigare varor än den fria handeln. Om monopolet en gång antagits — nu för tiden måste man vara beredd på allt i den vägen — kommer med största sannolikhet siffrorna att bli andra än de beräknade. Den spanska förebildens monopol sålde hösten 1946 bensin till privata bilister för kr. 1:65 per liter, medan motsvarande pris här i Sverige då var 40 öre, sedan sänkt till 37.

Vad särskilt flyget beträffar har det i varje fall intet att vinna på ett monopol. Däremot mycket att förlora. Monopolet kommer icke att kunna utnyttja de resultat till vilka de stora oljebolagens laboratorier kommer. Det kommer att vara helt beroende av dessa bolag för alla speciella produkter — både bränsle och smörjoljor — som behövs särskilt för flyget. Och hur skall monopolet kunna ersätta de stora oljebolagens nu högklassiga service icke endast på våra hemmaflygplatser utan över hela världen? Vårt flyg får en service hemma, andra utomlands. Olägenheterna härav är påtagliga och drabbar också det utländska flyg som trafikerar Sverige.

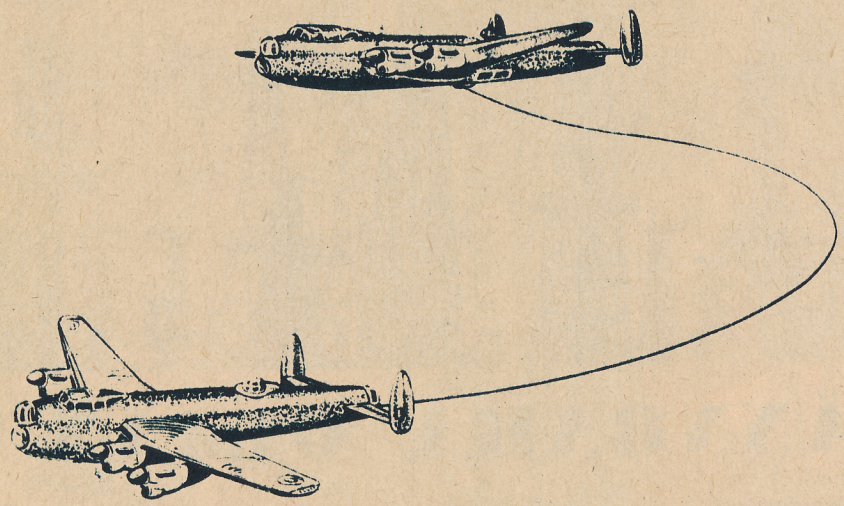
Det skulle vara roligt att veta vem som avsetts till direktör för det åtrådda monopolet. Platsen är kanske redan vikt. Men vi får hoppas att det inte blir något monopol, så att vi slipper direktören.



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

Vår vinst — Er vinst

FÖRSÄKRINGSBOLAGET
TRAFIK
Specialbolag för trafikrisker
Birger Jarlsgat. 58, Stockholm. Tel. 23 22 30.



Två Avro Lancasters under pågående tankning.

TANKNING I LUFTEN

I ASTRODOMEN PÅ EN LANCASTER, över Engelska kanalen en solskensdag.

Av Ernst Michanek

Dateringen är naturligtvis lögnaktig: man trakterar inte gärna skrivmaskin hängande i krokig arm uppe i astrodomen på en Avro Lancaster III-bombare. Men det var där händelsen upplevdes och det är därifrån den beskrivs.

Solreflexerna glittrar i det gråa vattnet 1 500 meter under oss, några små ovala prickar med vidhängande rökstrimmor rör sig sakta på väg från Portsmouth till Le Havre. Sydengland förlorade sig i soldiset därnere till vänster, men Isle of Wight's grönska, Brightons skorstensrök och The Seven Sisters' vita kritklippor ger goda orienteringsmärken, bättre än de vita dyningarna och molnbankarna vid franska kusten på höger hand. Att susa fram med luften utanför glashuven genomskuren i 300 kilometers fart och med halva universum totalt utlämnat åt ett lystet öga hör till de obeskrivliga njutningarna — sen må fotfästet vara hur svagt som helst. Och egentligen är det oförskämt att störa ens kontemplationer i denna underbara position.

Men det dyker upp en färdkamrat bakom den typiska tvestjärtade silhuetten, en Lancaster till. På dess krigiska kropp läser man det fredliga namnet »Flight Refuelling Ltd» och genom vindrutan syns David Prowse's, bolagets chefpilots trygga anletsdrag. Han lägger sig strax bakom—nedom styrbord och väntar.

Strax skjuter en stålwire ut från vårt stjärtparti, en 80 meter lång metrev, med ett sänke och en krok i ändan, beskriver en elegant båge i luften och väntar på napp. Men färdkamraten tycks vilja konkurrera med oss om bytet. Han lägger sig mitt för bågens mittpunkt, och plötsligt skjuter en »harpun» ut från hans sida, en präktig krok på en lina. Harpunen hasar utefter vår svans, snurrar några varv omkring den — och så hakar de båda krokarna i varandra. Kontakten är knuten, och vår färdkamrat börjar veva in sin vinst medan han går upp och lägger sig rakt ovanför oss — skymmer solen förresten, den rackaren.

David Prowse's uppförande kräver en förklaring. Och den kommer. Man ser bombluckan i hans plan halvöppen och en arm som fattar tag i sänket på vår rev och har något pyssel för sig därinne. De båda planen håller avståndet exakt — fast förstås ser det ut som »överliggaren» är en aning vinglig av sig. En ljussignal där uppifrån avbryter betraktelsen, ett maskineri sätts igång nere hos oss, och plötsligt börjar en vanlig grov bensinslang ringla ut från magen på »Tankern» — nu kan det vara tid att ge färdkamraten hans rätta namn. För Lancastern däruppe ska ge oss en god portion bensin ur sina 5 500-liters-tankar.

Slangen kryper sakta men säkert närmare oss i en vacker båge. Till slut sitter den i alla fall fast i vår stjärt, väl ansluten till rören från våra tankar (dock inte värre än att den lätt rycks bort vid behov) — och spelet kan börja. Vad det innebär får man höra efteråt, för tillsynes oberörda susar vi båda vidare med 25 meters lucka under sju stilla minuter — allt närmare Beachy Head och Dieppe på ömse sidor om Kanalen. Under tiden rinner 4 500 liter god bensin genom slangen ner till oss, och att piloterna har full sysselsättning med omtrimning av rodren varje minut på grund av viktförlusten respektive viktökningen har man ingensomhelst känsla av i den trivsamma astrodomen — man ägnar sig hellre åt att filosofera över livets allmänna behaglighet då jorden är på behörigt avstånd.

Men vad nu då?

Det rasslar därnere i »Receiverns» maskineri, ett litet rökmoln skjuter ut från stjärten och slangen visslar iväg i luften. »Tankern» gör en kraftig sväng och försvinner ur synfältet med slangen — stabiliserad av en liten fallskärm i änden — hängande efter sig, mottagaren lägger sig i en elegant båge åt andra hållet, och kontakten är bruten. Lugnet är snart återställt, allt är som det ska vara och med tankarna fulla (både i planet och i huvet) går vi tillbaka utefter engelska kusten mot Littlehampton och landar vackert på startflygplatsen Ford efter en 40 minuters härlig tur — avslutad just i behaglig tid innan en ogenomtränglig fog lägrar sig över Sussex och skymmer utsikten från tågfönstret över ett typiskt sydengelskt slättlandskap med gamla slott, vackra herrgårdar, små gråa städer och allt sånt där.

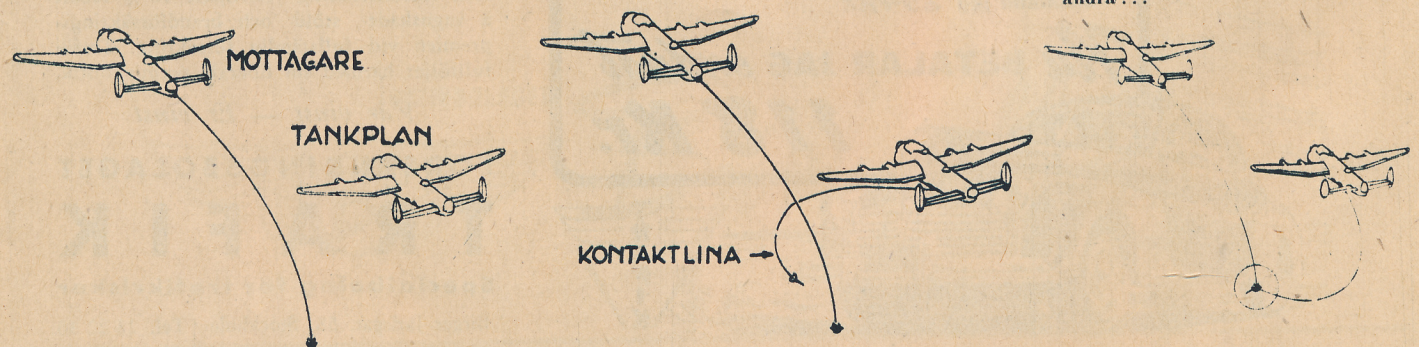
Vad skulle nu det här äventyret tjäna till? frågar man sig oroligt. Med några lakoniskt uttryckta fakta förklarar specialisterna saken.

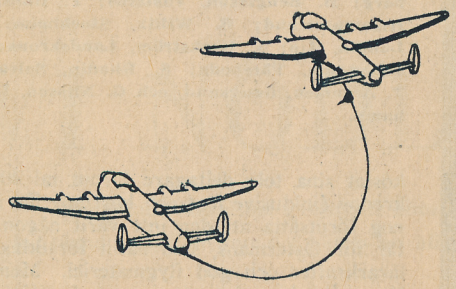
Pro primo är det inget »äventyr» att tanka flygplan i luften. Man började med försöken redan under förra världskriget, fortsatte i USA på 20-talet, och från 1932 har arbetet på teknikens fulländning pågått i England efter en metod utarbetad av Sir

En 80 meter lång stålwire med ett sänke och en krok i ändan skjuter ut från vårt stjärtparti . . .

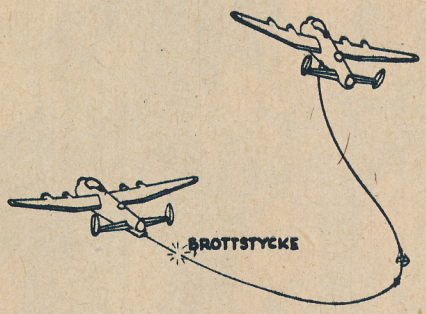
. . . plötsligt skjuter en »harpun» ut från tankplanets sida . . .

. . . den hasar utefter vår svans och så hakar de båda krokarna i varandra . . .

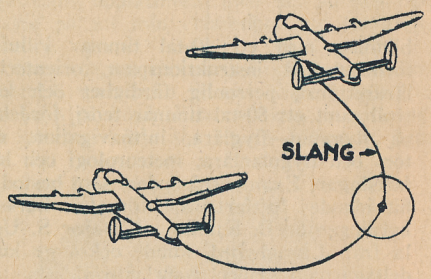




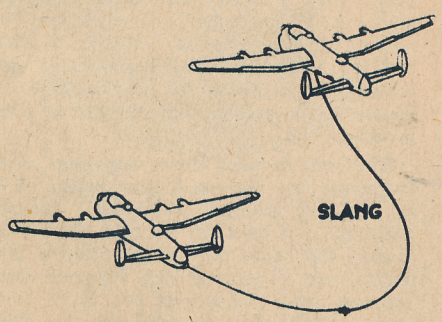
... och tankplanet börjar veva in stålwiren medan det går upp och lägger sig rakt ovanför oss.



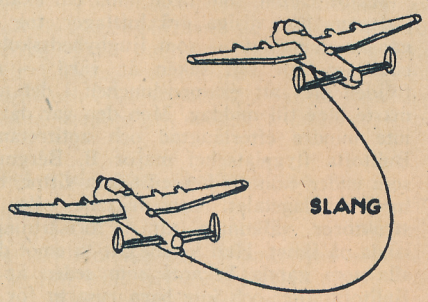
... ett litet rökmoln skjuter ut från stjärten och slangen visslar iväg genom luften. »Tankern» gör en kraftig sväng och försvinner ur synfältet med slangen — stabiliserad av en liten fallskärm i änden — hängande efter sig. Mottagaren lägger sig i en sväng åt andra hållet, kontakten är bruten och tankningen klar.



En vanlig grov bensinslang börjar ringla ut från »Tankern» ...



... slangen kryper sakta men säkert närmare oss i en vacker båge ...



... till slut sitter den fast i vår stjärt, väl ansluten till rören från våra bränsletankar ...

Alan Cobham. Man är nu så långt kommen att »lufttankning» utan varje risk kan företas både i mörker — det lär t o m vara lättare då — och inne i moln under de sämsta väderleksförhållanden, varvid planen lokaliserar varandra med hjälp av radar.

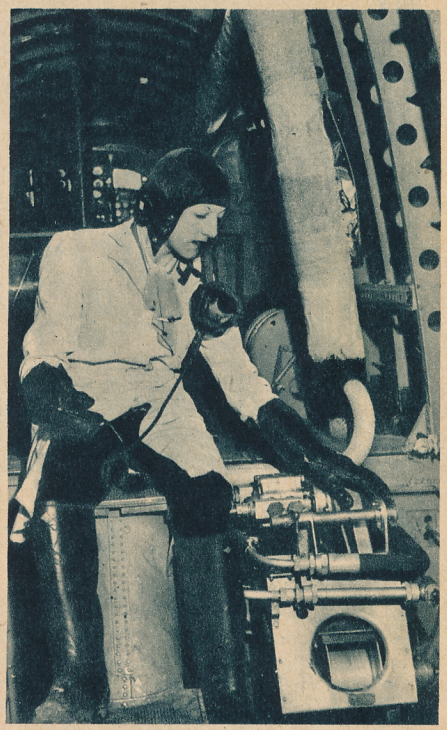
Det där rökmolnet som nämndes ovan vid »skilsmässan» härrörde apropå det från en särskild vätska, som vid tankningens början och slut sprutas genom slangen för att eliminera alla brandrisker och för att göra munstyckena på ömse sidor fullkomligt rena.

Vad ska det tjäna till?

Pro secundo — vad det tjänar till — det är en lång historia. Ett flygplan kan som bekant bära mycket mer än det förmår lyfta från marken. Den stora bränslemängden som krävs för långfärder stjäl betalande last i en närmast förfärande utsträckning. Vid långdistansflygningar är den betalande lasten stundom nere i tre procent av planets totala flygvikt, uppges det. Kan man alltså i största utsträckning utnyttja startkapaciteten för passagerare och gods — eller bomber o d — och sedan i luften fylla på bensin intill »lastmaximum» står mycket pengar att tjäna. Vid en långflygning efter tankning i luften kan betalande lasten på ett ordinärt långdistansplan ökas med tre ton, har Flight Refuelling Ltd räknat ut. Med tre sådana fullt utnyttjade turer per vecka blir vinsten i lufttankningen under ett år, räknat efter ordinära fraktpriser, inte mindre än en miljon pund — för en kostnad som stannar nedanför en ensam procent av det beloppet!

Installationen av mottagningsaggregatet är ingen större affär, och viktökningen hos mottagarplanet inskränker sig till 150 kilo. Överföringen av bränslet tar 15—20 minuter — och under den tiden kan mottagaren gå i sin egen färdriktning med normal fart. Långdistansflygningens problem bör alltså kunna lösas med tankning i luften, naturligtvis intill den gräns motorernas krafter och översynsbehov sätter. Med 9—12 tankstationer på lämpliga platser runt hela klotet räknar bolaget med att kunna tillfredsställande betjäna varje tänkbar kund.

Skötseln av apparaturen är inte heller någon besvärlig procedur. Det engelska bolaget har förresten en mäkta förtjusande dam, miss Greest, till det jobbet i sina experimentmottagare. Sanningen att säga kom hon till företaget för att hjälpa till med städningen, men hon visade sig betydligt mera användbar och är nu en framstående medlem av bolagets specialbesättningar.



Det engelska bolaget har en mäkta förtjusande dam som sköter experimentmottagaren i Lancastern. Hon heter Miss Greest och är en framstående medlem av bolagets specialbesättningar.

Inget experiment längre

Systemet tankning i luften befinner sig knappast längre på experimentstadiet. 1939 genomfördes 16 flygningar nonstop London —New York med tankningsstationer på Irland och Newfoundland. Under kriget lyckades man i Amerika med tankning i luften utsträcka den flygande fästningens aktionsradie till ca 4 750 kilometer med full krigslast. Flight Refuelling Ltd kontrakterades av brittiska regeringen för installation av mottagningsaggregat på 1 000 Lancaster- och Lincoln-bombare att användas i kriget mot Japan, där de långa avstånden skapade stora problem — men projektet hann inte förverkligas. Efter krigets slut har nära 100 träningstankningar gjorts under skilda ljus- och väderleksförhållanden med besättningar från British South American Airways, som redan före kriget visade stort intresse för metoden. Några större inkomster har företaget ännu inte haft, men engelska regeringen har funnit saken så värdefull att den betalar fiolerna.

Så en vacker dag kanske vi till priser som nu skulle betraktas som rena välgörenheten flyger nonstop till Californien, Rio eller Sydney. I ett land med brist på stora flygfält kan lufttankningen kanske lösa en del problem temporärt. Till en början bör man nog i alla fall »lufttanka» i mörker, så man inte skrämmer slag på passagerarna med den närgångna »tankern». Alla kan ju inte tränas och bringas att tänka på allt utom faror en vacker solskensdag i en astrodom över Engelska kanalen!



Våra senaste flyglärare. Fr v: P. Jönsson, Malmö; J. Nilsson, Hörby; S. Norén, Göteborg; B. Bengtsson, Västerås; T. Hansson, Hammarstrand; B. Willix, Stockholm; A. Landin, d:o; N. Bäckström, Landskrona; A. Johansson, Töreboda; S. Rhodin, Solvalla; T. Arentsen, Östersund, och G. Nilsson, Limhamn.

FLYGLÄRARE SOM KAN SIN SAK

— Vi har gynnats av ett förvånansvärt gott väder under kursen, säger Ostermans flygchef, kapten *I. Strokirk*, när vi gör ett besök på Bulltofta, närmare bestämt Ostermans flyginstruktörskurs, examensdagens sista timmar.

Hans yttrande förefaller litet väl belåtet med tanke på den sista tidens snö- och sandstormar över de skånska vidderna, men en blick på flygtiderna ger syn för sägen. Kursen, som började den 20 januari, kunde avslutas på dagen sex veckor senare — alldeles efter ritningarna.

Meningen med detta initiativ från Ostermans sida har varit att ge flygare med god B-certifikatkompetens och omkring 400 timmars flygtid de teoretiska och praktiska kunskaper, som enligt lag och förordning fordras för att de skall kunna tjänstgöra som flyglärare. Ett ärligt handtag åt det svenska flyget i allmänhet och säkerheten inom det i synnerhet! Även om kursen kostat sina tolv deltagare i runt tal 40 000 kronor (inklusive mat och husrum) får man nog förutsätta att den inte varit någon affär för Ostermans, som hållit förstklassiga lärarkrafter och god flygmateriel. Men på lång sikt kan det vara en god affär: en förutsättning för att klubbarna skall kunna köpa flygplan är att det finns utbildad lärarkraft som kan ta hand om eleverna i klubbarnas dyrt förvärvade luftåk.

Eleverna har fått en mycket gedigen utbildning med ett 40-tal timmar i luften fördelade på instruktionspass, orientering, läraretjänst, personlig färdighet och kontroll samt ett 80-tal timmar teori, fördelade på flygning—flyglära, luftnavigation, motor- och flygplanlära, meteorologi och luftfartslagar. Examensnämnden, som bestod av biträdande luftfartsinspektör G. Larsson, byråingenjör B. Kjellin och major S. Uggla från Ljungbyhed, kunde också ge kursdeltagarna i gemen goda vitsord.

Kursens chef har varit en gammal bekant, fanjunkare O. Haglund, som numera är anställd i Ostermans. Han har också jämte T. Hultin och C. Nilsson tjänstgjort som flyglärare och trimmat eleverna i de fem flygplan, som använts under utbildningstiden — tre Auster, en KZ II Sport och en Piper Cub. I teorin har fanjunkare Haglund och Hultin stått för respektive Flyglära och Luftnavigation, ingenjör G. Wallert för Motorlära och Flygplanlära, meteorolog G. Gyllström för Meteorologi samt kapten E. Borgström för lektionerna i luftfartslagar.

Eftersom flertalet elever utgjordes av vpl flygförare har lärarna kunnat bygga på deras tidigare militära utbildning. Eleverna utgjordes f ö bara till en liten del av skåningar. Där fanns herrar från orter så långt norrut som Östersund och Hammarstrand. Mannen från sistnämnda ort är f ö inte alldeles okänd i flygarkretsar — Thure Hansson, som tillhörde de äldre i gänget. Han förklarade på sitt lugna sätt att han var nöjd med vad han fått lära och det är ett gott betyg åt skolan. Bland eleverna befann sig också ingenjör Åke Landin från luftfartsstyrelsen.

Major Uggla, som hade hand om examen i dagens litet disiga grå luftlager, tog det ganska grundligt — som ljugbyhedsskolans chef vet han vad saken är värd — och följden blev att examenslunchen i det närmaste blev till middag. Men den var därför inte mindre efterlängtad och aptitretande. Bulltofta flygplatschef major B. Bergman, som under examen fungerat som vittne, höll lunch-middagstalet, och hälsade alla instruktörer välkomna att i fortsättningen landa på fältet. Han lovade att ta emot dem alla som gamla bekanta som seden är på Bulltoftafältet och inte bara rusa ut för att kräva de 84 örena i landningsavgift!

Flygman.

Vad kostar sportflygplanet?

Till ledning för dem som funderar på att skaffa sig ett sportflygplan har FLYG gjort en sammanställning över de nya typer av sportflygplan som f n finns att tillgå på den svenska marknaden.

STINSON VOYAGER 150

Amerikanskt, fyrsitsigt, högvingat monoplan i blandad konstruktion med fast konventionellt landställ. 150 hk Franklin-motor med fast träpropeller. Marschfart: 200 km/t. Flygsträcka: 800 km. Pris: 32.000 kr. (Generalagent: AB Nordisk Aerotjänst, Norrköping.)

REPUBLIC RC-3 SEABEE

Amerikansk, fyrsitsig, högvingad helmetallamfibie med uppfällbart landställ. 215 hk Franklin-motor med automatiskt omställbar skjutande propeller. Marschfart: 165 km/t. Flygsträcka: 460 km. Pris: 37.700 kr. (Generalagent: Ostermans Aero AB, Birger Jarlsgatan 18, Stockholm.)

KZ VII

Danskt, fyrsitsigt, högvingat monoplan i blandad konstruktion med fast konventionellt landställ. 125 hk Continental-motor med fast träpropeller. Marschfart: 170 km/t. Flygsträcka: 700 km. Pris: 28.000 kr. (Säljes bl a genom Ostermans Aero AB, Birger Jarlsgatan 18, Stockholm.)

SAAB-91 SAFIR

Svenskt, tresitsigt, lågvingat helmetallmonoplan med infällbart nosställ. 147 hk DH Gipsy Major 10 motor med automatiskt omställbar Rotol-propeller. Marschfart: 235 km/t. Flygsträcka: 1.050 km. Pris: 38.000 kr. (Tillverkare: Saab, Linköping. Återförsäljare: Ostermans Aero AB, Birger Jarlsgatan 18, Stockholm.)

PIPER J 5C SUPER CRUISER

Amerikanskt, tresitsigt, högvingat monoplan i blandad konstruktion med fast konventionellt landställ. 100 hk Lycoming-motor med fast träpropeller. Marschfart: 165 km/t. Flygsträcka: 950 km. Pris: 23.500 kr. (Generalagent: AB Nyköpings Automobilfabrik, Nyköping.)

AUSTERCRAFT J/1 AUTOCRAT

Engelskt, tresitsigt, högvingat monoplan i blandad konstruktion med fast konventionellt landställ. 100 hk Cirrus Minor-motor med fast träpropeller. Marschfart: 160 km/t. Flygsträcka: 480 km. Pris: 20.000 kr. (Generalagent: Ostermans Aero AB, Birger Jarlsgatan 18, Stockholm.)

GLOBE GC-1B SWIFT

Amerikanskt, tvåsitsigt, lågvingat helmetallmonoplan med infällbart konventionellt landställ. 125 hk Continental-motor med automatiskt omställbar Aeromatic-propeller. Marschfart: 225 km/t. Flygsträcka: 825 km. Pris: 28.600 kr. (Generalagent: AB Aros-flyg, Västerås.)

ERCO 415 C ERCOUPE

Amerikanskt, tvåsitsigt, lågvingat helmetallmonoplan med fast nosställ och förenklat styrsystem. 75 hk Continental-motor med fast träpropeller. Marschfart: 175 km/t. Flygsträcka: 800 km. Pris: 19.500 kr. (Generalagent: Ingenjörsfirman Axel Philip, Södra Kungstornet, Stockholm. Återförsäljare: Ostermans Aero AB, Birger Jarlsgatan 18, Stockholm.)

CESSNA 140

Amerikanskt, tvåsitsigt, högvingat helmetallmonoplan med fast konventionellt landställ. 85 hk Continental-motor med fast träpropeller. Marschfart: 175 km/t. Flygsträcka: 725 km. Pris: 22.000 kr. (Generalagent: AB Gösta Forslund Aviation, Gävle. Återförsäljare: Einar Nordin, Furusundsgatan 8, Stockholm.)

LUSCOMBE SILVAIRE 8-A

Amerikanskt, tvåsitsigt, högvingat helmetallmonoplan med fast konventionellt landställ. 65 hk Continental-motor med fast träpropeller. Marschfart: 160 km/t. Flygsträcka: 480 km. Pris: 17.800 kr. (Generalagent: AB Kockums Flygindustri, Malmö.)

PIPER J3C-65 CUB SPECIAL

Amerikanskt, tvåsitsigt, högvingat monoplan i blandad konstruktion med fast konventionellt landställ. 65 hk Continental-motor med fast träpropeller. Marschfart: 115 km/t. Flygsträcka: 320 km. Pris: 16.000 kr. (Generalagent: AB Nyköpings Automobilfabrik, Nyköping.)

Över tre världsdelar med Ahrenbergscub. II:

VI NÖDLANDAR I ÖKNEN

Det andra avsnittet i löjtnant Thorsten Akrells skojfriska reseskildring handlar bland annat om hur det känns att bli utan bensin i öknen och tvingas nödlanda.

Den 13 september kl 11.50 lättade »Skywitch» från Nizza-fältets enda betongbana (denna var parallell med havet varför man alltid fick starta och landa i sidvind). Kursen var sydost och första målet Ajaccio. Medan jag steg till min flyghöjd 300 meter ringde ABA-kaptenens avskedsord i mina öron: »En sån kärra har en chans på tolv att komma över Medelhavet!» Jag delade inte hans uppfattning, men det kanske berodde på att min erfarenhet var betydligt mindre.

Klara dagar ser man Korsika praktiskt taget så snart man lämnat Nizza och kommit upp på höjd. Efter en kvart upptäckte vi att dagen inte såg ut att hålla vad den

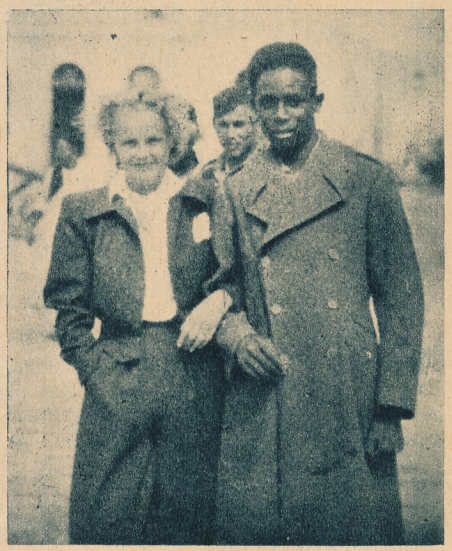


lovat i fråga om väderleksutsikter. Soldiset som man bara anat vid kusten blev längre ut ytterligt besvärande och låg som skiktade vita drivor över det klarblå havet. Jag var tvungen reducera höjden till 150 à 200 meter för att ha vattenytan i sikte och man blev fruktansvärt trött i ögonen av att flyga mot solen. Förut hade vi inte varit i tillfälle prova kompassen på några längre sträckor, så det var alltså nu den skulle få sitt elddop. Vi hade för längesedan tappat franska kusten ur sikte men av Korsika syntes inte ett spår. Jag stirrade som hypnotiserad på kompassen, endast avbruten av en och annan blick ner på vågorna för att se om vinden ändrade riktning eller styrka och kompensera avdriften. Motorn spann lugnt och rytmiskt och efter en och en halv timme avnjöts den medförda lunchen.

Det enda som fördunklade vår tillvaro

var att Korsika helt tycktes lysa med sin frånvaro trots att diset lättade något. Jag lade »Skywitch» i stigning och på femhundra meters höjd fick fru Forsell och jag samtidigt syn på något som såg ut som en bergstopp. Den såg ut att flyta omkring som en stor ö i ett vitt polarhav, det var ett av öns högsta berg. Men glädjen över att ha Korsika inom synhåll dämpade i viss mån vår mottaglighet för naturens skönhet. Efter ytterligare tjugo minuter kunde vi konstatera att »Skywitchs» kurs var riktig och nosen pekade rätt mot inloppet av Ajaccio. Precis 14.25 landade vi i förhoppning att samma dag hinna flyga vidare till Sardinien. Därav blev intet, mest beroende på att jag inte hade någon karta, utan var tvungen låna en av det franska flygvapendetachement som låg förlagt här. Efter en och en halv timmes letande fick jag verkligen låna en karta, vars enda fördel var att man slapp vika den då den var så liten till följd av den underliga skalan — 1 : 2 781 000.

Kartanskaffningen hade emellertid dragit ut så på tiden, att vi beslöt att stanna och se oss omkring på Napoleons födelseö. Tyskarna hade gått mycket långt i sitt förstörelsenit och befolkningen verkade allt annat än trevlig, så det var med en lättnadens suck vi nästa morgon befann oss i luften, trots att vi flög i precis samma slags dis som dagen förut. Jag gick i havet ända ner till Sardiniens sydligaste del med tanke på kartan som inte precis var detaljrik. Så småningom svängde vi emellertid in över Sardinien och fick nu den första försmaken av öknen. Landskapet var tröstlöst gult och grått, hettan steg i vågor upp från marken trots en frisk nordvästlig bris. Vi kände oss



Författarinnan Louise Forsell tillsammans med en inföding i Tunisien.

som en smörklick på en varm potatis och det var nog så skönt när Cagliaris väldiga krigsflygfält kom i sikte.

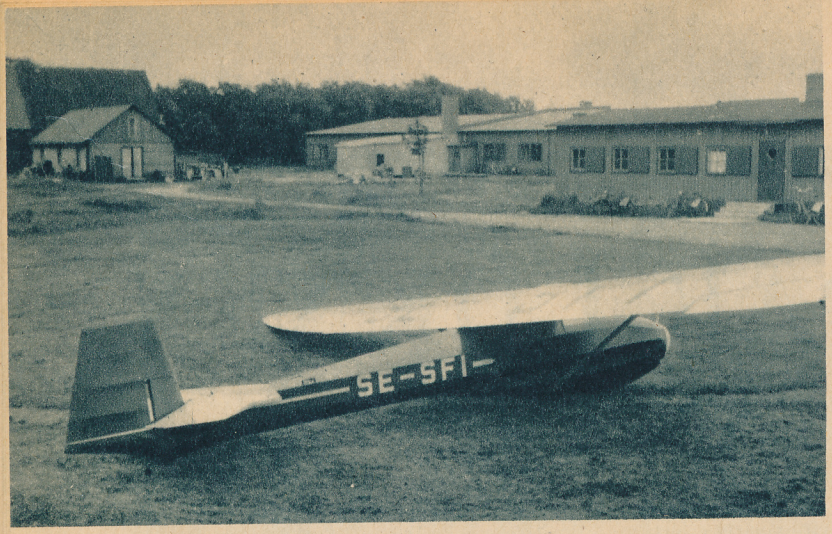
Jag fick en chock

då vi landade, jag trodde kärran fattat eld, när jag fällde upp plexiglaset. Det var som om man öppnat dörren till en masugn, dessbättre var det bara solreflexionen från rull-

(Forts. på sid. 30.)

När chauffören hämtat sig från den första förvåningen ingick han och jag ett litet avtal. Om han fick fotografera sin tvååriga dotter sittande på »Skywitch» skulle jag få 25 liter bensin av honom.





Baby-Falken är en bra representant för »nordiska segelflygplan». Den är konstruerad och byggd av AB Kockums Flygindustri i Malmö som med denna konstruktion velat skapa ett speciellt för svenska förhållanden lämpat övningssegelflygplan. Flygkroppen är byggd i stålrörskonstruktion och dukklädd, medan vingen är densamma som på Babyn. Flygegenskaperna är emellertid i en helt annan klass än Babyns.

Vi diskuterar:

NORDISKA SEGELFLYGPLAN

Under de senaste åren har man i flera av de nordiska länderna satt i gång med en intensiv experiment- och konstruktionsverksamhet för att få fram nya, rent nordiska segelflygplantyper. Orsakerna till detta är ganska naturliga. Man har kommit under fund med att segelflygplan som med framgång använts i de stora segelflygländerna inte alla gånger är idealiska i våra förhållanden. Detta beror på meteorologi och andra segelflygförhållanden som hos oss är ganska olika dem som råder i de trakter, varifrån de flesta segelflygplantyper kommer.

Trots att segelflygförhållandena i de nordiska länderna är i stort sett lika förekommer dock små differenser vilket gör att man inte utan vidare kan tala om nordiska segelflygplan. Här skall vi främst hålla oss till Finland.

Geografiskt betraktat är Finland ett kuperat skogsland, som i det stora hela är ganska slätt. Terrängen splittras av de 70.000 sjöarna vilka utgör nära 10 procent av landets totalareal. Tre fjärdedelar av landet är täckt av skogar och nära en tredjedel består av sumpmarker. Odlingar finns mest på den västfinska slätten och i de sydvästra, mellersta och södra delarna av landet. Sjöarna i södra Finland ligger frusna omkring fem månader och i de norra delarna omkring sju månader av året.

Varför behöver vi egna, rent nordiska segelflygplan? På den frågan svarar chefen för det finska segelflyget, civilingenjör Kalle Temmes, i denna intressanta artikel.

De geografiska omständigheterna i Finland gör att man har mycket små möjligheter till hangflygning. Därför bör segelflygplanet ha utpräglade termikegenskaper — liten sjunkhastighet och låg vingbelastning, bra kurv- och manöveregenskaper. De fält som står till förfogande vid nödlandningar är i allmänhet mycket små, och terrängen är både vad landning och transport beträffar mycket påfrestande för flygmaterielen. Allt detta ställer stora fordringar på dess vikt, dimensioner, konstruktion samt monter- och demonterbarhet.

Trots att man på de finska segelflygplanen i främsta hand tänkt på termikegenskaperna måste dock sträckflygmöjligheterna vara tillräckligt goda för att man utan alltför stora svårigheter skall kunna utföra sträckflygningar.

De ekonomiska förhållandena inverkar på de finska segelflygplanen såtillvida att man med tanke på att klubbmedlemmarna själva bygger planen måste använda material som är så enkelt och lättöverkomligt som möjligt. Dessutom bör kanske påpekas att man i Finland ännu inte har råd att bygga speciella segelflygplantyper för t ex termik- och sträckflygning utan man måste nöja sig med så bra kompromisser som möjligt.

De förhållanden under vilka flygplanen används har en mycket stor betydelse för konstruktionen. Då planen byggs och flygs av klubbar vilkas verktygsuppsättningar och annan utrustning ingalunda är fullständig bör konstruktionen vara så enkel som möjligt. Servicen såväl som monteringen och demonteringen bör vara enkel och planen bör kunna förvaras även i mycket små utrymmen.

Då utbildningen i huvudsak sker med bil- eller vinschstart bör planen vara försedda med låg koppling och konstruktionen så väl tilltagen att den tål de påfrestningar som uppkommer i detta sammanhang.

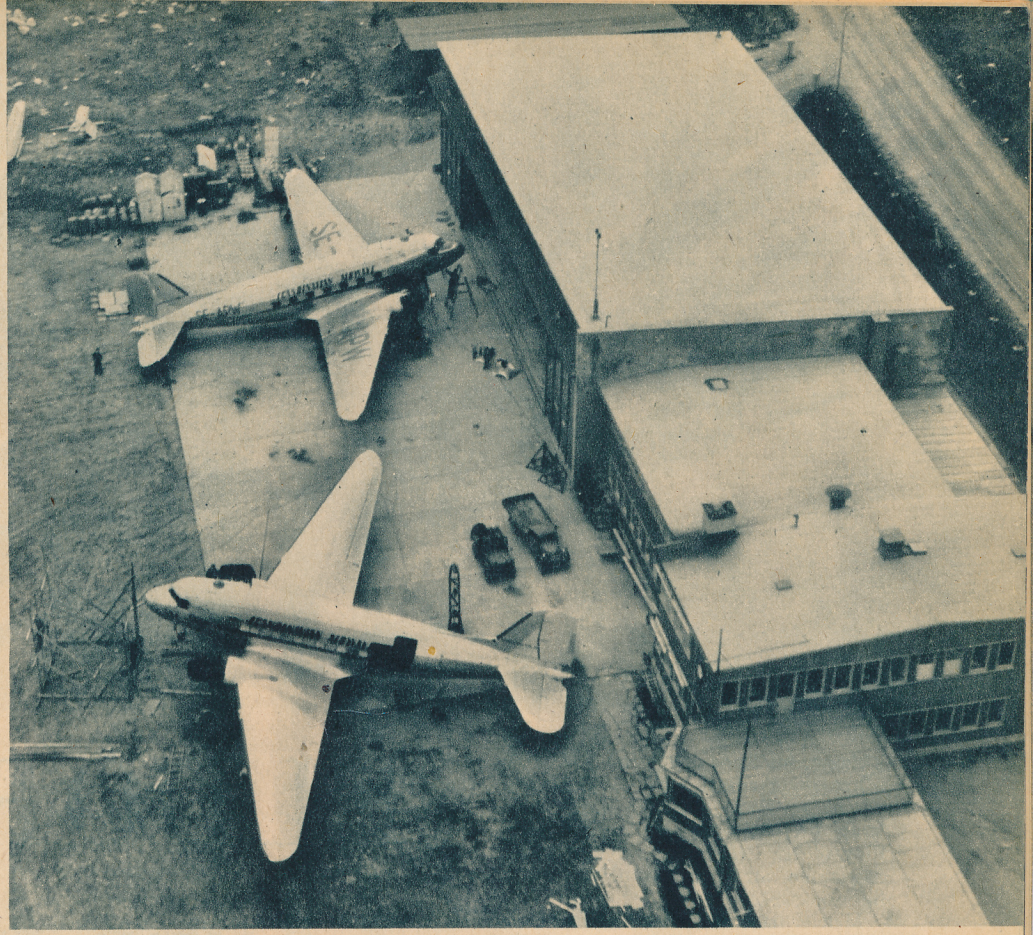
Det finska byggnadsmaterialet är emellertid en av de viktigaste orsakerna till att man börjat utveckla helt egna konstruktionsprinciper. Man har nämligen upptäckt att flygplan som byggs efter t ex tyska originalritningar får en tomvikt som är 10—15 procent större än den angivna. Detta beror på att specifika vikten på den finska plywooden och furun är betydligt större än den på motsvarande mellaneuropeiska.

Då specifika vikten står i direkt propotion till hållfasthetsegenskaperna blir de utländska konstruktionerna i regel något överdimensionerade. Det kan nämnas att den tyska furun har en tryckhållfasthet på 400 kg/cm² medan det motsvarande värdet för det finska materialet är 500 kg/cm². Draghållfastheterna är 700 kg/cm² resp 950 kg/cm². Viktökningarna som förorsakas av detta inverkar skadligt inte endast på planens prestanda utan de ökade tröghetsmomenten äventyrar även manöveregenskaperna. Dessutom har planen en tråkig benägenhet att bli baktunga.

Kalle Temmes.



Prototypen till det första helfinska övningssegelflygplanet PIK-5. Planet är konstruerat med speciell tanke på att det även skall kunna byggas av klubbar. Konstruktionen är sålunda mycket enkel och man räknar med att planet skall kunna byggas på omkring 1 200 arbetstimmar i klubbar och på 500—600 arbetstimmar vid serietillverkning. Enligt den finska sakkunskapen har PIK-5 utomordentliga flygegenskaper, i synnerhet vad termikflygning beträffar, och man lär bl a kunna utföra 360 graders termiksvängar med 45 graders lutning på futtiga 8 sek. Planet har låg koppling för vinschstart vilket ger det mycket bra stigegenskaper. Det har ännu inte lyckats någon att uppnå lägre utgångshöjd än 400 m efter vinschstart med 1 200 meters lina, sägs det. Även stallegenskaperna påstås vara mycket bra och det lär sålunda vara omöjligt att få planet i spinn från en fel utförd och överstegrad sväng. Priset för PIK-5 är omkring 5 000 kr inklusive instrument, fritt finsk fabrik.



Unikt i Norrtälje

FLYGVERKSTAD I TÄLT

I dagarna blir det jämnt ett år sedan *Skandinaviska Aeros* verkstäder i Norrtälje blev klara med ombyggnaden av bolagets första C-47. Händelsen hade säkert inte väckt någon uppmärksamhet om inte arbetet utförts under så säregna förhållanden. Vissa utbyggnader i verkstadsanläggningarna var ännu inte slutförda, varför planet inte fick rum i hangaren utan översynen måste utföras utomhus. Med hjälp av diverse ställningar och ett antal presenningar byggdes ett stort tält över Dakotan och så satte man i gång. Förra vintern hörde inte till de mildaste och för att hålla de bitande minusgraderna på avstånd försåg man tältet med en uppvärmningsanordning med två lågtryckspannor. »Bas» för denna provisoriska verkstad var verkmästare *Nils Lundqvist* och det dröjde inte länge innan denna avdelning döptes till »Cirkus Lundqvist». Här arbetades det hårt både dag och natt och när tältet efter en och halv månad avlägsnades hade planet förändrat utseende ganska avsevärt både in- och utvändigt och förvandlats till ett elegant passagerar- och fraktflygplan, fullt i överensstämmelse med svensk standard. Detta är verkligen något av en arbetsprestation och ger tydligt bevis på vilken utomordentlig anda det råder bland SAA:s personal.

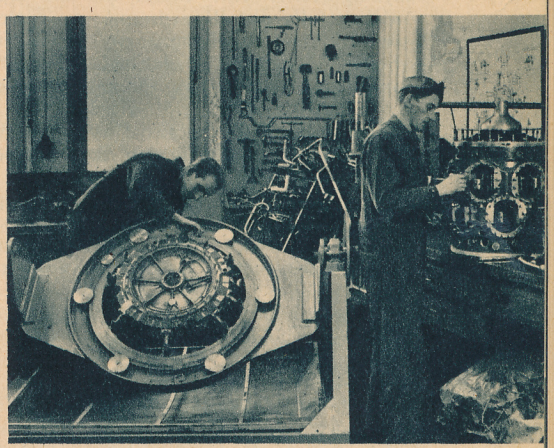
Sedan »Cirkus Lundqvists» tid har verkstadsanläggningarna tillbyggts och kompletterats — det är inte färdigt än — och de sysselsätter nu över 80 anställda.

— Nu kan vi ta in DC-3:or och C-47:or för översyn och tillsyn och även om vi har det litet trångt, har vi dock lyckats inrymma alla tekniska avdelningar för en fullständig flygplansservice i denna verkstadsbyggnad, berättar verkstadschefen, civilingenjör *Björn Törnblom*. Vi har sålunda verkstäder för översyn och kontroll av motorerna, en särskild propelleravdelning samt apparatverkstad. I andra ändan av byggnaden ligger provrummen för instrument samt signalverkstaden.

Kontrollavdelningen vars verksamhet övervakas direkt av Luftfartsstyrelsen är en mycket betydelsefull instans i vårt företag, fortsätter ingenjör Törnblom. Dess ingenjörer kontrollerar alla halv- och helfabrikat som levereras till verkstadens förråd samt granskar alla verkstadens reparationer och tillverkningar.

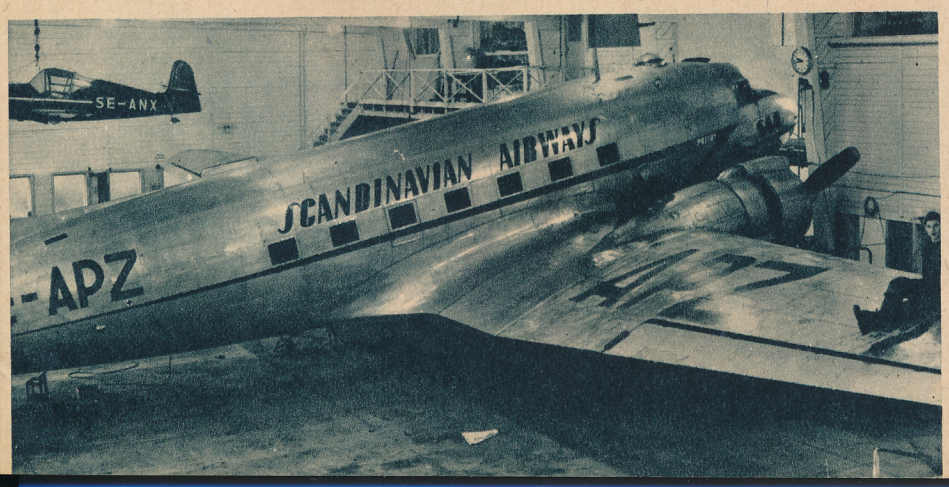
Och SAA:s verksamhet utvecklas mer och mer. Närmast funderar bolaget på att bygga en ny stor hangar för fyra tvåmotoriga flygplan. Byggnaden skulle bli 65 meter lång och 42 meter bred och bland de tekniska finesserna märks en uppvärmningsanordning av ny typ samt uttagen för tryckluft för handverktyg, vilka sitter i golvet.

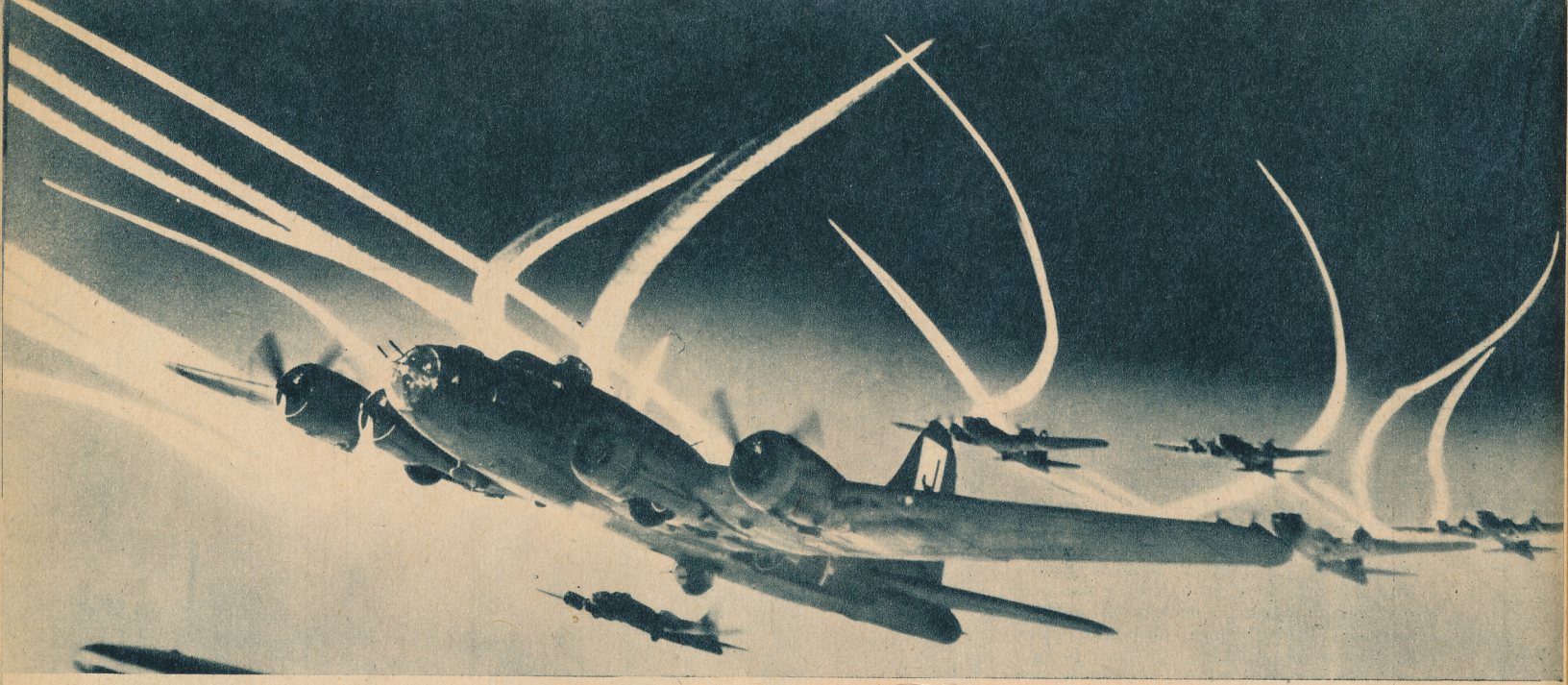
Salle.





BILDSVEP FRÅN SAA:s VERKSTADSANLÄGGNINGAR I NORRTÄLJE. I vignetten en flygbild av verkstaden. — Ovan t h: På uppmonteringsavdelningen hopmonteras de sönderplockade och kontrollerade motorerna. I förgrunden en monteringsbock. — Nedan t h: För att skydda de ömtåliga instrumenten mot damm har man över arbetsborden på instrumentverkstaden byggt upp sådana här »glasburar». — Nedan: För att få en Dakota in i hangaren har man måst slå ut en bit av väggen och bygga ett speciellt »bås» för nosen. Det i taket hängande planet är en BHT-1.





ELDORKANEN ÖVER HAMBURG

Slaget om Ruhr var i juli 1943 i det närmaste utkämpat, och vi måste förbereda oss på att föra offensiven längre in i Tyskland. Fienden hade emellertid förstärkt sitt försvar så effektivt, särskilt beträffande nattjakten, att läget var nästan lika allvarligt som 1942.

Men vi hade tillfredsställelsen att veta att den skada vi tillfogat fiendens krigsindustri var ojämförligt mycket större än våra egna förluster och att fienden kunde tillfoga oss dessa förluster endast genom att lämna de tyska arméerna i Ryssland olycksbådande ringa flygunderstöd.

Vi hade länge vetat vilket motdrag vi borde göra mot det tyska försvaret. Alla skäl fanns nämligen att förutsätta att om myndigheterna ville tillåta oss att under anfallen fälla metallöverdragna pappersremsor skulle vi åstadkomma en hopplös förvirring i fiendens radar, på vilken han byggde sitt ordersystem för nattjakten och sitt luftvärnsartilleris träffsäkerhet.

Behovet av detta motmedel var i juli 1943 lika trängande som någonsin. Det var också just vid denna tid som flygministeriet — efter att jag under många månader oupphörligen krävt att få använda det — beslöt att ta risken att fienden skulle använda samma vapen mot våra egna försvarsanstalter.

Pappersremsorna, som fick täcknamnet »Fönstret», fälldes första gången natten till den 24 juli.

Målet var Hamburg, 700 flygplan anföll, och vädret var i alla avseenden gynnsamt.

En uteslutande för tjänstebruk i Tyskland avsedd skrift beskrev vad som hände. Vårt anfall förorsakade jättebränder som icke kunde släckas ens 24 timmar efter det de utbrutit. Redogörelsen säger:

»Kol- och koksupplag, avsedda för vinterbehovet i många hus, fattade eld och kunde släckas först efter veckor. Viktiga anläggningar led avsevärda skador, och telefonförbindelserna blev avbrutna redan i början av anfallet. Dockor och industrier träffades svårt.»

Detta var ett av de största anfall bombflyget dittills hade utfört.

Två nätter senare anföll bombflyget åter med ungefär samma styrka. Resultatet blev ett skådespel, som i ett hemligt tyskt aktstycke förklarades »övergå mänsklig föreställning».

Det var eldstormen eller eldorkanen, som att döma av tyska beskrivningar varit ännu mera fruktansvärd än de båda atombomberna över japanska städer. Vi citerar åter det hemliga aktstycket:

»Eldsläckningen omöjliggjordes genom fällningen av omväxlande kvartersbomber (2-tons), vanliga sprängbomber och brandbomber. Smärre bränder förenades hastigt till stora eldsvådor, och dessa i sin tur åstadkom eldstormen. För att förstå vad denna innebar måste man se den ur fysisk-meteorologisk synvinkel.»

»Genom föreningen av flera eldsvådor blev luften så het att den på grund av sin minskade specifika vikt fick en våldsam, uppåt riktad kraft, som i sin tur sög den omgivande luften in mot centrum.»

»Härigenom och genom den oerhörda temperaturskillnaden (600—1.000 grader) uppstod stormar som i styrka överträffade även sina meteorologiska motsvarigheter.»

»Inom ett bebyggt område kunde sugningen icke följa den kortaste vägen, utan den överhettade luften svepte fram genom gatorna i våldsamma stormar, som förde med sig icke endast gnistor utan även brinnande stockar och takbjälkar. Härigenom spreds elden ytterligare, och på kort tid utvecklade sig en eldtyfon, vars make aldrig tidigare skådats, och mot vilken varje mänsklig motåtgärd var hopplös.»

En annan rapport säger att eldstormarna var så våldsamma och sugningen så stark att träd rycktes upp med roten.

Men detta var icke slutet på slaget om Hamburg. Natten till den 29 juli anföll mina bombeskadrar åter med stora styrkor. Denna natts förstörelse gick mest ut över stadsdelar som icke tidigare bombats. Den officiella tyska rapport som beskrev anfallet säger därom:

»Genom att vattenledningarna satts ur funktion och att eldsvådorna efter föregående anfall ännu rasade hindrades allt arbete på att begränsa verkningarna. Hela Hamburg stod i lågor. Räddningsarbetet, evakueringen, uppröjningen av huvudtrafikslederna, eldsläckningen osv krävde det omöjliga av allt tillgängligt luftskydd. Ekonomiskt sett hade Hamburg lamslagits, då arbetet

BOMBER HARRIS
ser på luftkriget
V.

Ovan: Flygande fästningarnas jaktskydd tecknar fantastiska slingor i luften med avgaser. — Nedan: Några av Bomber Harris flygare samlade före en raid.



måste nedläggas även i de oskadade stadsdelarna på grund av att vatten-, gas- och elektricitetsanläggningarna förstörts.»

Efter anfallet natten till den 27 juli evakuerades 100 000-tals av Hamburgs invånare, och endast försvars- och skyddsorganisationernas personal kvarlämnades.

Ytterligare ett stort anfall utfördes natten till den 2 augusti, men vädret blev oväntat dåligt och man lyckades icke åstadkomma en verklig koncentration i anfallet. Vi förlorade ett antal flygplan på grund av det förfärliga vädret.

Bombflyget gjorde 2 333 uppstigningar för de tre nätternas anfall mot Hamburg och fällde 7 196 ton bomber.

Det dröjde någon tid innan röken från den brinnande staden försvann och flygfotografier kunde tas för att fastställa skadornas omfattning. De avslöjade en otrolig förstörelse — 2 800 hektar av de tätast bebyggda stadsdelarna hade blivit lagda i ruiner. De fyra stora skeppsvarven i Hamburg var allvarligt skadade, och det var uppenbart att allt arbete och all samfärdsel i staden hade upphört.

I detta läge stod sålunda Tyskland inför en dubbel katastrof. Intet tidigare flyganfall hade varit så fruktansvärt som det Hamburg måst utstå. Tysklands näst största stad med nära två miljoner invånare hade blivit utplånad på tre nätter.

Samtidigt hade det på bekostnad av de andra fronter på vilka Tyskland hade att kämpa under åratal omsogsfullt uppbyggda luftförsvaret blivit försatt i yttersta förvirring.

Det är icke ägnat att förvåna att den tyska krigsledningen blev förskräckt med anledning av Hamburgs ödeläggelse.

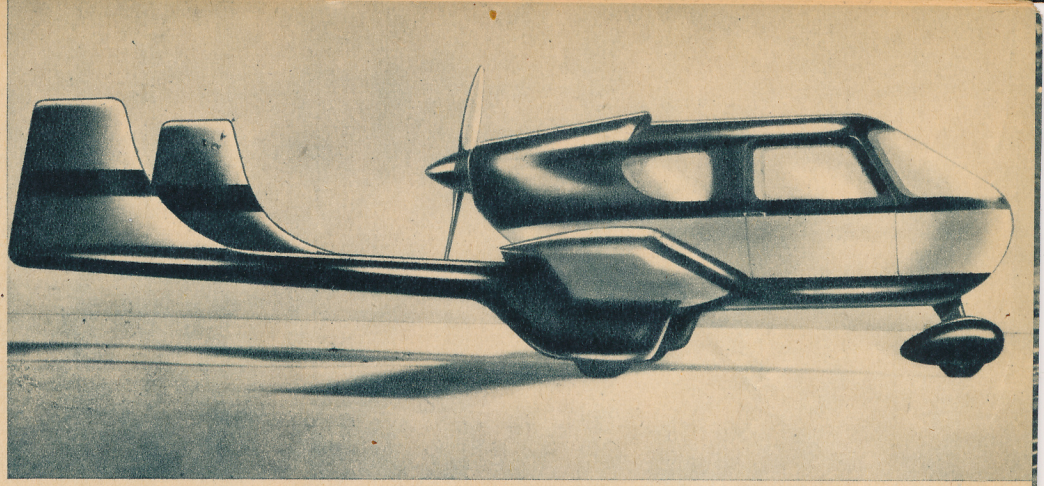
»Vi ansåg», yttrade Speer (ministern för krigsmaterieltillverkningen) i ett uttalande i juli 1943, »att ett hastigt upprepande av sådana anfall mot sex andra tyska städer skulle ofelbart förlama viljan att upprätthålla krigsmaterieltillverkningen och krigsproduktionen.»

Trots det öde som övergick Hamburg visade sig bombanfallen vara en jämförelsevis human krigföring. Framförallt räddade de blomman av vårt lands och våra bundsförvanters ungdom från att bli nedmejad på slagfälten i likhet med vad fallet var i kriget 1914—1918.

Efter det förra kriget utgav den brittiska regeringen en vit bok, i vilken man uppskattade de förluster vår blockad av Tyskland hade förorsakat till närmare 800 000 döda, huvudsakligen kvinnor, barn och åldringar. Det är svårt att bedöma storleken av de förluster de allierades bombanfall tillfogade Tyskland, emedan de tyska uppgifterna var ofullständiga och ofta missvisande. Men amerikanarna har uppskattat antalet döda till 305 000.

När man förebrår mig att vårt flyg också dödade kvinnor och barn drar jag alltid fram detta exempel från blockaden, ehuru det finns en massa andra från tidigare krig. I dessa var det en allmänt vedertagen sed att belägra städer och att, om de avvisade uppmaning att kapitulera, låta allt levande springa över klingan. Även i mera civiliserade tider har det varit och är det ännu allmänt brukligt att belägra städer och att utsätta dem för ett oinskränkt bombardemang.

(Föregående artiklar i denna serie var införda i nr 3, 4, 5 och 6. — Forts. i nästa nummer.)



SPORTFLYGNYTT

FLER ”BAKBLÅSARE”

Budget Pacific Planes Inc kallar sig en relativt nybildad amerikansk firma i Tacoma, Washington, som för närvarande har under byggnad ett fyrsitsigt lågvingat helmetallsportplan med stjärtbommar, skjutande propeller och fast inklätt noshjulslandställ. Planet kallas Wheelair 111-A och är utrustat med en 170 hk motor av typ Lycoming GO-290-AP som beräknas ge planet en toppfart på 217 km/t, en marschfart med 75 procents effektuttag på 193 km/t och en d:o med 60 procents effektuttag på 170 km/t. Landningsfarten med utfällda klaffar anges till 86 km/t och stighastigheten vid havsytan till 204 m/min eller 3,4 m/sek. Med 60 procents effektuttag blir flygsträckan 965 km med en bränsleförbrukning av 25,5 liter per timme. Bränslelasten är 190 liter.

Data: spännvidd 11,27 m, längd 8,17 m, höjd 2,17 m, tomvikt 612 kg, flygvikt 1 136 kg, vingbelastning 68,1 kg/m², effektbelastning 6,56 kg/hk.

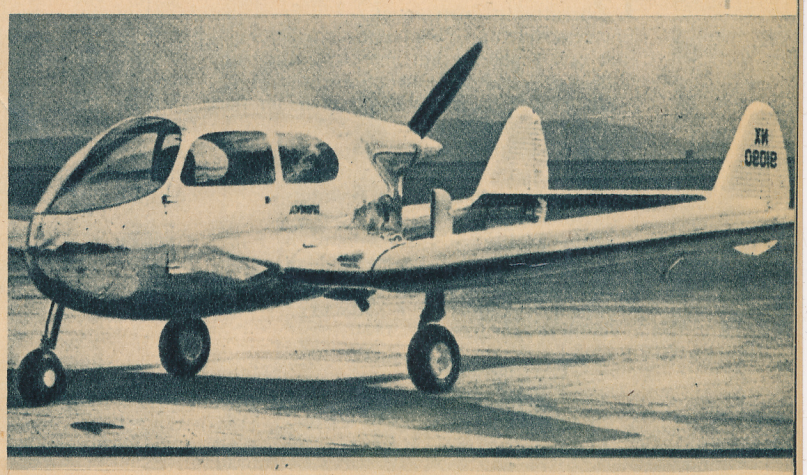
Wheelair 111-A har fått sitt namn efter chefskonstruktören Donald J. Wheeler som med en konstruktion, praktiskt taget identisk med Wheelair 111-A, vann den professionella klassen i en av den amerikanska tidskriften Popular Sience anordnad konstruktionstävling för reseflygplan. Wheelair 111-A ser också ut att lämpa sig som reseflygplan då dess eleganta interiör (rymmande 4 personer och 72 kg bagage) är kombinerad med en god flygsträcka (965 km) och en ypperlig sikt.

Kaiser bygger sportplan

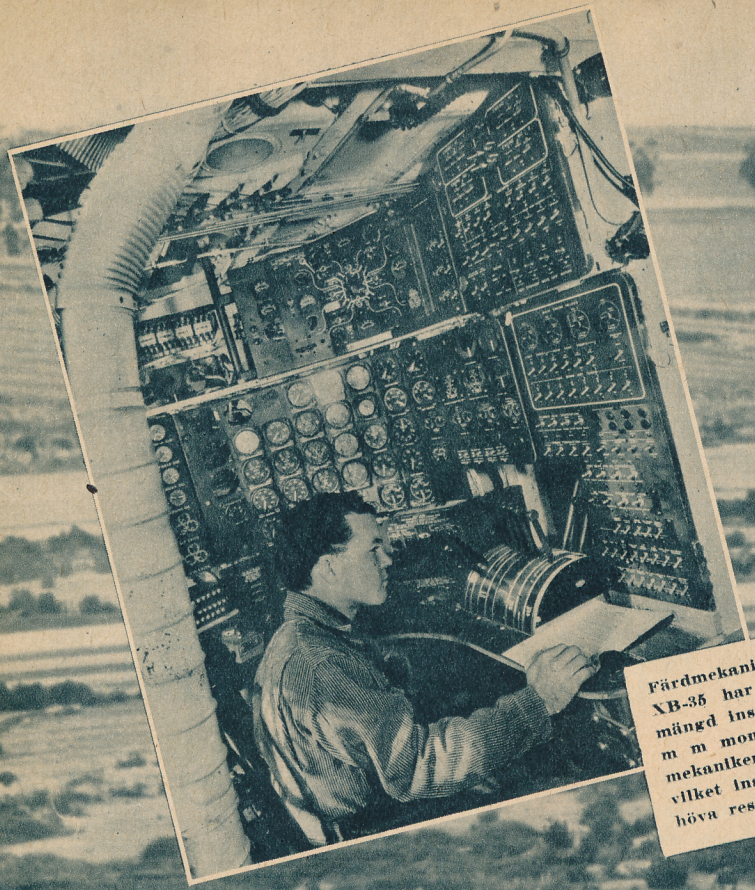
Henry J. Kaiser Company, Gardena, Californien, är ett bolag som ägs av den amerikanske industrimannen med samma namn. Kaiser har engagerat Stanley Hammond, konstruktören av Stearman-Hammond Y, som byggdes före kriget och som var ett lätt flygplan med skjutande propeller. Planet har bl a använts av det holländska flygbolaget KLM för diverse övningsändamål. Den nya efterkrigsskapelsen kallas Kaiser-Hammond Y2 och ser till det yttre ut att vara en direkt utveckling av Hammonds förkrigsskapelse. Y2 är dock ett fyra-fem-sitsigt reseflygplan utrustat med en Lycoming-motor på 220 hk. Byggnadssättet är naturligtvis i helmetall och landstället av noshjulstyp. Styrsystemet är förenklat och av s k »två-kontrolltyp». Toppfarten anges till 240 km/t, marschfarten är 210 km/t, landningsfarten med klaffar 73 km/t och flygsträckan ca 965 km.

Mått och vikter: spännvidd 12,2 m, längd 8,54 m, tomvikt 816 kg och flygvikt 1,327 kg. Kaiser-Hammond Y2 har ännu inte erhållit CAA-certifikat och något pris har inte fastställts. Ursprungligen angavs dock priset till 5.000—6.000 dollar.

Gnomo.



Det fyrsitsiga reseflygplanet Wheelair 111-A på teckningen ovan beräknas inom kort vara klart för provflygning. Även den fyra-femsitsiga Kaiser-Hammond Y2 härbredvid är försedd med skjutande propeller och dubbla stjärtbommar.



Färdmekanikern ombord på Northrop XB-35 har framför sig en imponerande mängd instrument, reglage, tryckknappar m m monterade på en kurvpanel. Färdmekaniker James Taylor kan kontrollera vilket instrument som helst utan att behöva resa sig från sin stol.

FLYGANDE VINGENS INNANDÖME

Dessa färska bilder visar hur den gigantiska flygande vingen Northrop XB-35 ser ut inuti, var besättning, instrument o s v är placerade. »Vingen» väger 39 ton mera än Boeing B- 29 Super Fortress och kan flyga minst 16 000 kilometer utan mellanlandning. Några siffror rörande XB-35:ans fart och topphöjd har inte offentliggjorts av det amerikanska krigsdepartementet. Hastigheten sägs dock motsvara de konventionella jaktplanens och »Vingen» påstås vara byggd för operationer på extremt höga höjder. XB-35 har under flera månader genomgått intensiva flygprov på arméflygvapnets provflygbas vid Muroc Dry Lake.

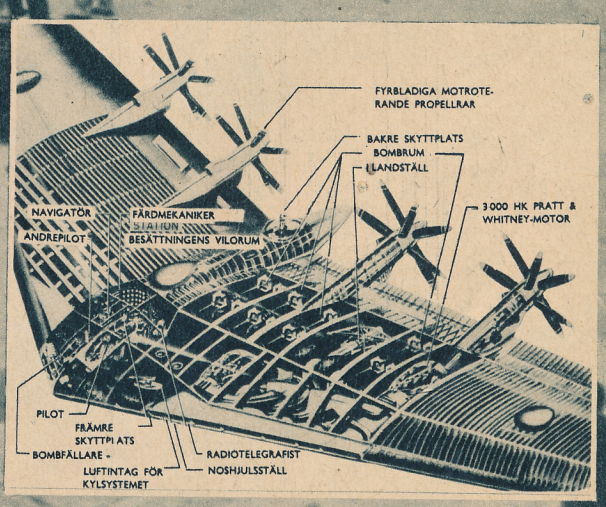
Den 15 man starka besättningen är koncentrerad till ett 11,4 meter långt trycktätt rum i vingens framkant. Piloten sitter under en upphöjd strömlinjeformad plexi-glashuv lätt osymmetriskt placerad i vingens nos. Andrepiloten har sin plats inuti vingen till höger om föraren med sikt genom plexiglasfönstren i själva vingen.

»Vingen» har en spännvidd på 52,4 meter och en flygvikt på 95,3 ton. Det första planet har kostat inte mindre än 13 miljoner dollar. Ytterligare 14 flygande vingar av denna typ är under byggnad för arméflygets räkning. Byggnadsmaterialet är en helt ny aluminiumlegering framställd hos Aluminium Company of America i Pittsburg.

(Foto: United Press.)



Navigatören Fairley Stalnaker visar på bilden t h hur han genom astrodomens glaskupol i förgrunden sköter den astronomiska navigationen. I plexiglashuven bakom astrodomen ser vi t h piloten Alvin Carson och bakom honom den svenskättade skytten Walter Sundberg.



USA-FLYG I DAG

AV

Thure Dillenbeck

KONKURRENSEN OM FLYGPASSAGERARNA

»Varför vill Ni inte flyga?» frågade man vid en marknadsundersökning i USA. Huvudparten svarade: »Därför att det är för riskfyllt!» Flygbolagen har också tvingats återgå till aktivt försäljningsarbete när det gäller flygbiljetter. Stora tävlingar anordnas inom bolagen där den som kan få de flesta kunderna får pris. Bjud-på-cigarr-systemet är inte ovanligt och då man vill knycka flygpassagerare från ett konkurrerande bolag använder man oftast samma metoder som när man säljer dammsugare!

Det var inget uppmuntrande bokslut som trafikflygbolagen i USA hade att uppvisa förra året. Gentemot 1945 års nettovinst på c:a 175 miljoner kronor för de tjugo största inhemska flygbolagen stod endast c:a 17 miljoner kronor på plussidan förra året.

De gyllene krigsårens omättliga efterfrågan är definitivt förbi och USA-flygbolagens dagliga verksamhet styres åter av gamla kallhamrade affärsprinciper. Det är kanske för mycket att använda ordet kris, men långt ifrån är det inte. Primärt har företagens forcerade omställnings- och utvidgningsarbete snedvridit en sund ekonomisk utveckling och förorsakat förlustbringande överdimensionering. Sekundärt har allmänhetens tilltro till trafikflygets säkerhet allvarligt rubbats på grund av den långa raden av svåra olyckor under månaderna kring årsskiftet. Bolagens ledningar står inför ett fait accompli och alla enas om att strävandena under 1947 måste få en annan karaktär och inriktning än förra året. En mera självkritisk attityd och allvarliga försök att anpassa verksamheten efter allmänhetens transportbehov samt en stilla återgång till vissa förkrigsvanor ifråga om lugnt och vänligt uppträdande gentemot kunderna rekommenderas allmänt. I bjärt motsats härtill står de två senaste årens ryckiga och ohämmade expansionspolitik, som i alltför hög grad baserades på ackumulerad och uppdämd trafik från kriget och en orealistisk tro på att folk självmant skulle fylla flygplanen i all oändlighet. Det är andra förhållanden nu.

Långt, långt före varje annan faktor ifråga om allmänhetens inställning till flyget ligger säkerheten. Det finns inte ett enda stort amerikanskt flygbolag som inte överallt i den dagliga verksamheten arbetar på effektivare säkerhetsmetoder. I ord, skrift och bilder på vartenda kontor och i varenda verkstad finner man mottot »safety first». Tidningsrubrikerna till trots kan de reguljära inhemska flygbolagen uppvisa ett säkerhetsrekord, som är mycket imponerande. Under de första tio månaderna 1946 inträffade sju olyckor med dödlig utgång, varvid 58 passagerare omkom (eller 0,8 passagerare per 100 miljoner passagerar/km). Samma siffror 1945 var likaledes sju olyckor med 62 passagerare dödade (men relativt var då 1,4 passagerare per 100 miljoner passagerar/km — alltså betydligt sämre). Å andra sidan fick endast nio besättningsmän sätta livet till 1945 mot 16 förra året och den ohejdade tillkomsten av inte reguljära flygbolag har förvärrat förra årets säkerhetsstatistik i skrämmande hög grad. Dessa charterbolag registrerade 6 olyckor med dödlig utgång under de tio första månaderna, varvid 49 passagerare och 14 besättningsmän fick sätta livet till.

Allmänna inställningen: för riskfyllt att flyga

Vad säger allmänheten i USA om sådana här siffror? Känner sig John Doe mera övertygad om att flyget är säkrare i år om jag påvisar siffran 0,8 gentemot 1,4? Nej! Han följer blott sin medfödda självbevarelsedrift och naturliga instinkt, vilket betyder att kan han inte känna sig säker i luften, så använder han hellre andra metoder för transport, tills han har överbevisats om att flygning aldrig innebär större risk. Olyckligtsvis saknas f n detta bevis och en del stora marknadsundersökningar angående folks inställning och önskemål gentemot trafikflyget i USA avslöjar obarmhärtigt detta faktum.

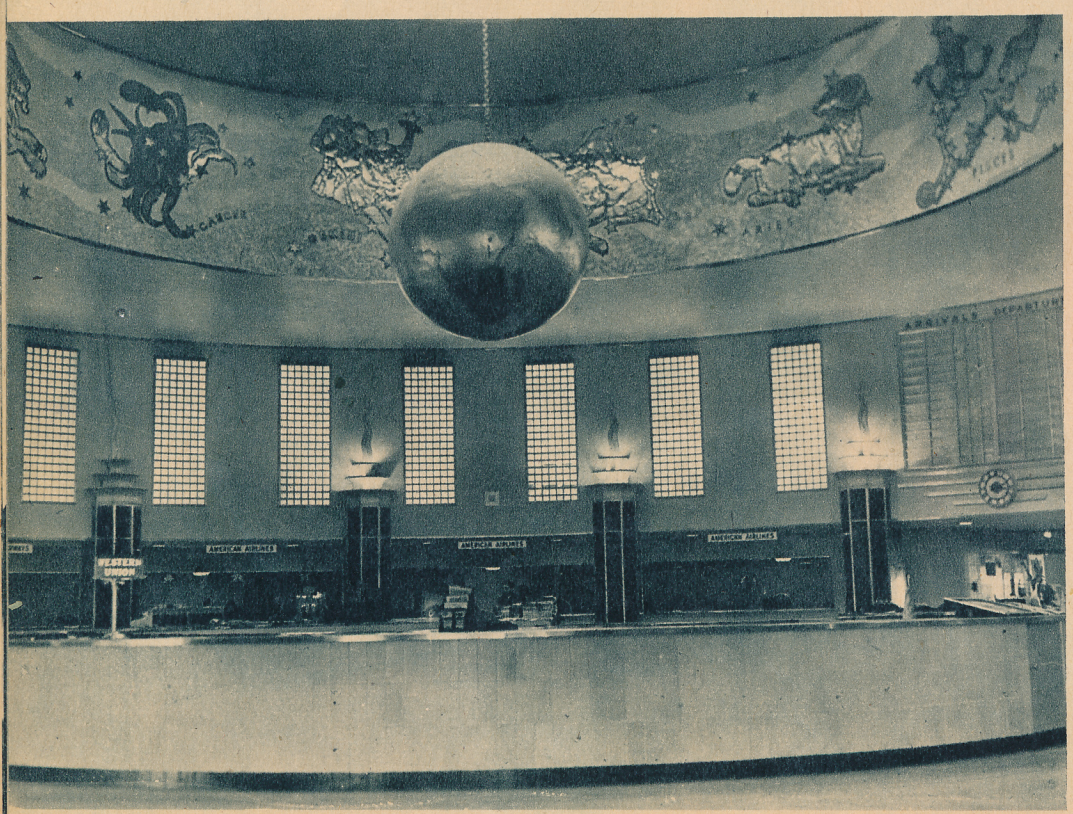
På frågan varför vederbörande inte ville flyga, blev den överväldigande största svarsgruppen: därför att det är så riskfyllt! Och detta gäller miljoner människor än i denna dag, även i det flygsinnade USA, trots att de är helt på det klara med flygets obestridliga fördelar.

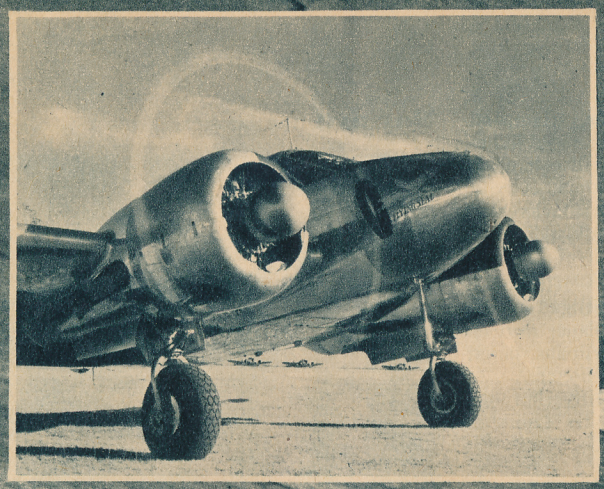
Ett genomgående drag hos dagens trafikflygbolag i USA är övergången — eller snarare återgången — till aktivt försäljningsarbete. I fem års tid har USA-bolagen kunnat inrikta praktiskt taget hela sin uppmärksamhet på att hålla flygplanen i luften så mycket som möjligt. Det fanns ju alltid passagerare och gods till hands — oändliga köer stod beredda att utnyttja en flyglägenhet vilken tid som helst på dygnet, med eller utan luxuös service. Intet besvär var för mycket för den individuelle flygpassageraren. Ingen gnällde, ingen kverulerade. Men bilden är en helt annan nu. Intet besvär är för mycket för det individuella flygbolaget och dess »traffic & sales department» (trafikuppletande och aktivt försäljande avdelning) bär ett dominerande ansvar för driftsresultatet — huruvida bolaget tjänar pengar eller inte.

Slagordet i USA heter: »Varje anställd en försäljare». All personal skall i privatlivet idka upplysningsverksamhet om flyget, propagera för flygfärder och ständigt känna sitt ansvar såsom ett P. R. M. (= Public Relations Medium). Stora tävlingar anordnas inom varje bolag för att se, vem som kan skaffa de flesta nya flygkunderna varje månad. Ibland består »priset» av en penningbelöning, ibland extra ledighet, ett diplom eller ett litet utmärkelsetecken.

(Forts. på sid. 30.)

American Airlines nya biljettkontor i New York är en mycket futuristisk skapelse.





Beech D18S (infälld t v) är visserligen avancerad på sitt sätt men rubriken syftar inte på denna typ utan på den nya Beech Model 34 för 20 passagerare. Den stora bilden visar flygfältet i Wichita med Beechcraft-fabriken t h. Fältet används även av Cessna-fabriken och nederst t h på den stora bilden ser man också några tvåmotoriga Cessna Crane sida vid sida med en Beech 17.

Beech presenterar

AVANCERAT TRAFIKFLYGPLAN

Amerikanska trafikflygplan av i dag

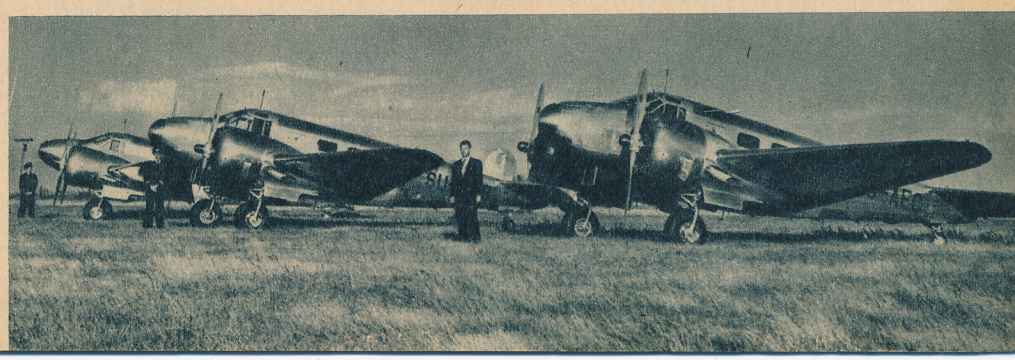
II.

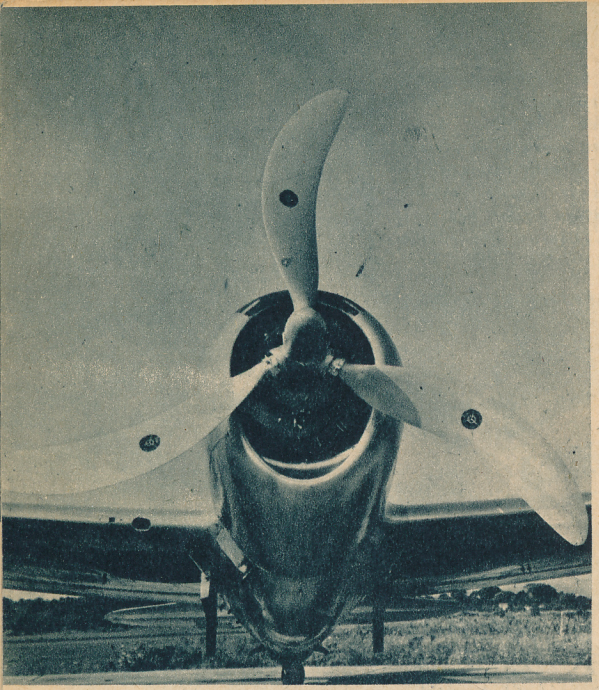
Den välkända Beechraft-fabriken i Wichita, Kansas, beräknar ha ett nytt fyrmotorigt trafikflygplan — Beech Model 34 — i luften inom den allra närmaste tiden, ett verkligt avancerat trafikplan. Planet är avsett för cirka 20 passagerare och beräknas få en marschfart på cirka 320 km/t medan toppfarten anges till 355 km/t. Helt inbyggda i flygplanets vingar ligger fyra åttacylindriga Lycoming S-580-motorer vilka tillsammans driver två propellrar. Motorerna, som är av en helt ny typ ger normalt 320 hk vardera men vid fullt kompressortryck vid start 375 hk. Ryktesvis har priset angetts till 125 000 dollar, men om detta pris kan hållas för serieplanen återstår att se.

Inte mindre än 5 174 plan av typ Beech 18 byggdes under kriget för militär räkning. Produktionen av denna typ i den civila efterkrigsupplagan D18S påbörjades omedelbart efter krigsslutet och redan 16 veckor efter Japans kapitulation var de tolv första planen av denna utomordentliga och snabba 6—9-sitsiga typ färdiga för leverans till de första civila köparna. Enbart dessa 12 plan representerade ett värde av mer än 1 miljon dollar. Sedan dess har en stor mängd plan levererats till skilda köpare i såväl USA som den övriga världen. Bl a har Misr Airworks i Kairo, Egypten, fått sex plan av vilka tre levererades över Atlanten via Newfoundland, Azorerna, Casablanca och Tripolis. Då Beech D18S i vanliga fall endast har en flygsträcka på omkring 1 500 km måste man montera in tre extratankar med en sammanlagd rymd av 1 100 liter. Dessa tankar togs givetvis bort efter ankomsten till Kairo. Beech D18S är mycket populärt i USA som firmaplan, kanske mest tack vare dess snabbhet — 340 km/t, marschfart på 3 050 m höjd. I standardutrustning kostar Beech D18S 60 440 dollar. Den nuvarande motorutrustningen består av två 450 hk Pratt & Whitney Wasp Jr som driver tvåbladiga propellrar av Hydromatictyp.

Gnomo.

Det egyptiska flygbolaget Misr Airworks i Kairo som nyligen köpte tre Beech D18S, för sina linjer i Mellersta Östern, har nu erhållit ytterligare tre plan av denna typ. Dessa senare plan levererades inte över Sydatlanten, som de tre första utan flögs via Newfoundland, Azorerna, Casablanca, Tripolis och Kairo för att hinna fram i tid till det årliga pilgrimståget (Moslem) till Mekka. Lägg märke till att flygplanen är utrustade med nya tvåbladiga Hydromatic-propellrar.





Något okonventionell

kan denna nya Curtiss-propeller onekligen sägas vara. Den lär emellertid ge bättre resultat än de gamla vanliga propellertyperna. Sabelformen torde nämligen ha samma verkan som pilformen på en flygplanvinge och minska risken för kompressionsstötar vid hastigheter som närmar sig ljudets.

Avans flygfält förstoras

Avans flygfält tre kilometer utanför Gävle skall byggas ut rätt avsevärt under förutsättning att Gävle stadsfullmäktige godkänner den av Byggnadskontoret utarbetade planen, förklarar ordföranden i Gävlebygden FK, brandchefen Sven Rohlén, vid Flygs förfrågan. Fältets storlek är f n endast 500×600 m och är nu tillåtet endast för »C-skolning» med segelflygplan och vanlig sportflygning. Efter den primära utbyggnaden beräknar man emellertid få fältet godkänt för motorskolning och taxiflygning. Utbyggnaden i första etappen avser att öka fältets storlek till 550×600 m. Gävleborna har emellertid högtflygande planer och undersöker möjligheterna att få utöka fältets storlek till 750×900 m om staden går med på att upplåta mark.

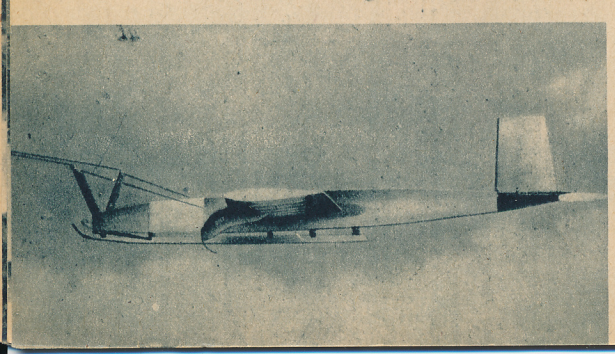
Frågan är emellertid till vilken internationell klass fältet i så fall skulle räknas. Såvitt vi vet är den minsta klass Luftfartsstyrelsen rekommenderar på grundval av PICAO:s förslag den s k »H-klassen». Den innebär två stråk, inte nödvändigtvis permanentade, med en längd av 1 020 och en bredd av 300 m, respektive 870 m längd och 150 m bredd. Vidare är inflygningskraven en maxstigning på 1:50 på den långa instrumentbanan och 1:25 på den kortare. F n är Avans flygfält endast utrustat med en provisorisk hangar med måtten 27,5×9,5 m och en expeditionslokal. Denna brist tänker man emellertid avhjälpa.

Sådana här mål

har *Svensk Flygtjänst* redan under en längre tid använt vid sin målbogseringsverksamhet. Dessa s k vingmål är av engelskt fabrikat och försedda med vingar, stjärtparti och flygkropp och har sålunda vissa likheter med »riktiga» flygplan. De har en spännvidd på omkring 5 meter och en vikt på 100 kg. Målen är byggda i fackverkskonstruktion av lättmetall och klädda med duk.

Vingmålen bogseras som segelflygplan och tack vare sina utomordentliga stabilitetsegenskaper följer de motorplanet med en enastående smidighet. Bogserlinans längd kan varieras från 50 till 2 000 meter.

Den engelska fabriken har tillverkat liknande mål som även har en viss typlikhet med en del olika flygplantyper.



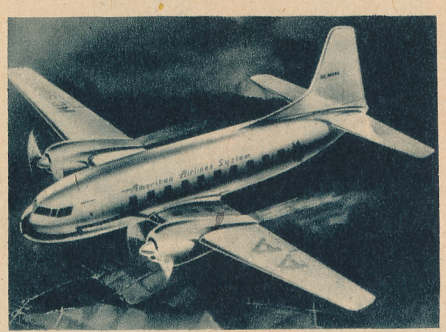
Amerikanskt sträckrekord

Richard Johnson heter en pilot i Pan American Airways som nyligen satt nytt amerikanskt sträckrekord för segelflygplan. Planet var av den tvåsitsiga typ Schweizer SGS-2-8 och han flög från Prescott i Arizona till Governador i New Mexiko, en sträcka på 505 km. Flygtiden var 7,33 timmar och genomsnittsfarten 68 km/t. Rekordet har godkänts som amerikanskt rekord av Soaring Society of America. Världsrekordet innehas som bekant av ryskan Olga Klepikova med 749 km.



Det belgiska bolaget SABENA

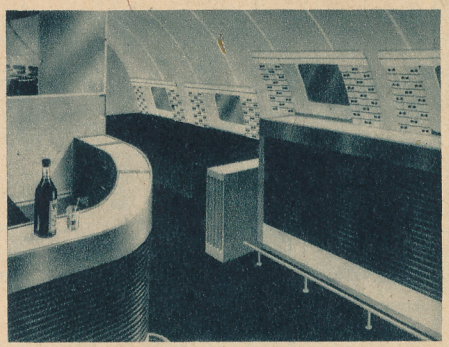
var det första europeiska flygbolag som tecknade kontrakt med Douglasfabrikerna om leverans av DC-6:or. Det första planet kommer till Belgien i juli och sedan fortsätter leveransen med ett plan i månaden. SABENA är även ett av de första europeiska bolag som tecknat kontrakt med Consolidated Vultee Aircraft Corp om leverans av *Convair 240*. Planet är ännu inte provfluget, men det beräknas ha en marschhastighet på 480 km/t. Convair 240 har två Pratt & Whitney-motorer på 2,100 hk vardera och kan ta 40 passagerare.



Schweiziska Flygvapnet

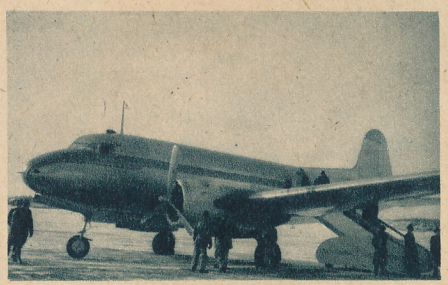
har nyligen beställt 100 Vampire utöver de två som levererades redan före jul. Planen kommer att sättas in i stället för det från början påtänkta schweiziska jaktplanet D 3802.

Bar-nytt



Så här ser baren ut i Avro Tudor II som bl a BEA beställt. Frågan är nu om passagerarna kommer att lämna planet när det landar i restriktions-Sverige . . .

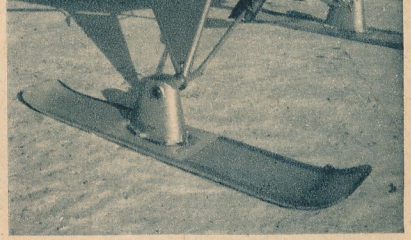
Saab Scandia



damp för en tid sedan ner på Bromma och möttes på flygfältet av en rad eleganta mannekänger och fotografer. Här skulle reklamfotograferas! Och nog plåtades det alltid. Framifrån, bakifrån, ovanifrån och från alla andra tänkbara och otänkbara vinklar . . .

Ett elegant skidställ

såg vi på en del av de Piper Cubar som *Ahrenbergsflyg* har ute på Bromma för uthyrning. Stället är konstruerat och tillver-

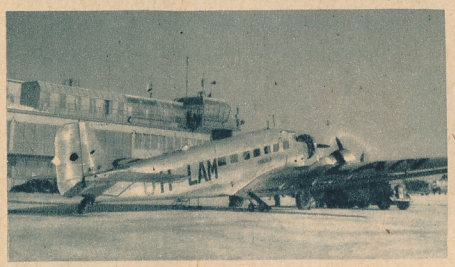


kat av *Svensk Flygtjänst* och som det framgår av bilden saknar stället amortisörer utanpå. För att hålla skidorna i styr har man använt kraftiga stålfjädrar som sitter inkapslade i den eleganta och enkla anordning som syns på bilden.

Finnarna flyger

ännu inte i regelbunden trafik på utlandslinjer men då och då kan man få se en gammal Ju 52 tillhörande *oy AERO AB* på en tillfällig visit på Bromma. Häromdagen landade bolagets OH-LAM »Karjala» med flygkapten *Laitinen* som förare på fältet och bland passagerarna fanns förutom en polsk delegation och några svenskar även den finske trafikflygaren och representanten för taxiflygbolaget Lentopal-

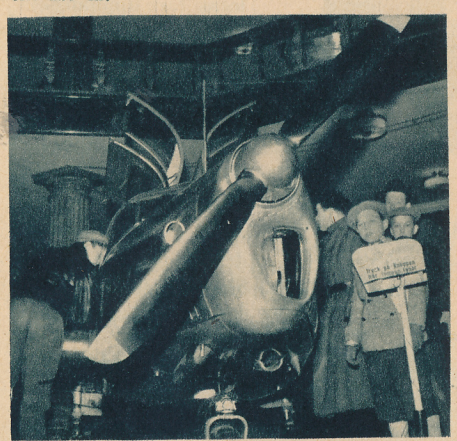
velu oy *Kalevi Lehtinen*. Han var på väg till USA och Republicfabrikerna för att hämta det första exemplaret av Seabee till Finland. Planet har köpts av den stora industrikoncernen Enso-Guzeit som skall använda det som transportmedel för sina tjänstemän som övervakar flottningarna i de stora vattendragen.



Safiren blir snabbare

Saab Safir har nyligen provflugits med en automatiskt omställbar Rotol-propeller av den typ som beskrevs i FLYG nr 16/46. Med samma motor som tidigare — en 147 hk D. H. Gipsy Major 10 — har Safirens prestanda avsevärt förbättrats. Den största förbättringen uppvisar den ekonomiska marschfarten som stigit från 205 km/t vid 2 100 v/min till 235 km/t vid samma varvantal. Stighastigheten har också genomgått en stark och välbehövlig ökning från 4,2 till 5,3 m/sek, och toppfarten har ökat från 255 till 265 km/t — den maximala marschfarten från 225 till 248 km/t vid 2,300 v/min. Startsträckan har avkortats från 180 m till fantastiska 125 m. Topphöjden med den nya propellern anges till 4,600 m mot tidigare 4,300 m. I det nya skicket kostar Safiren med standardutrustning 38,000 kronor, alltså betydligt mindre än väntat, då det tidigare priset utan ställbar propeller angetts till ca 40,000 kr. Nu kostar planet exklusive ställbar propeller endast 36,000 kr.

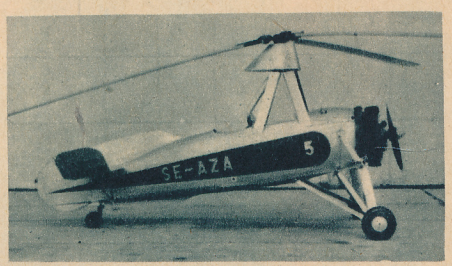
Här ses installationen av den nya automatiskt omställbara Rotol-propellern i det helsvenska sportplanet Saab Safirs nos. Arrangemanget förbättrar avsevärt Safirens prestanda, eller vad sägs om en höjning av den ekonomiska marschfarten från 205 km/t till 235 km/t och en reducering av startsträckan från 180 m till 125 m.



Meteoren till Sverige

I slutet av april kommer om allt går väl världens snabbaste jaktplan — den reaktionsdrivna engelska Gloster Meteor — att demonstreras i Sverige. Meteor innehar som bekant världsrekordet i hastighetsflygning med 991 km/t. Demonstrationsturen kommer att ledas av Glosterfabrikens chefsprovflygare Eric Greenwood, vilken var en piloterna vid världsrekordförsöket 1945. Med Greenwood följer också provflygaren Ronnie Harker från Rolls-Royce. Meteoren är som bekant utrustad med två Rolls-Royce Dewent V reaktionsaggregat.

Planet kommer att demonstreras av Bill Waterton, kanadensisk provflygare hos Gloster. Waterton deltog i rekordförsöken 1946, då Edward Donaldsson uppnådde rekordfarten 991 km/t.



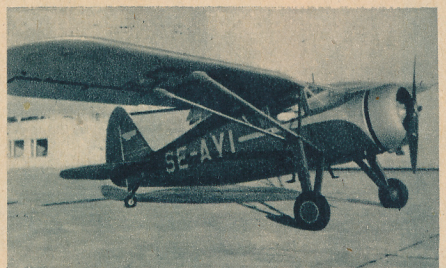
SE-AZA är Rolf von Bahrs femte autogiro. AZA och AZB är båda av typ Cierva C 30 och inköptes från det engelska flygvapnet förra året. von Bahr köpte allt som allt tre autogiros, men av dessa skall endast två sättas i stånd. Den tredje skall användas som reservdelsförråd.

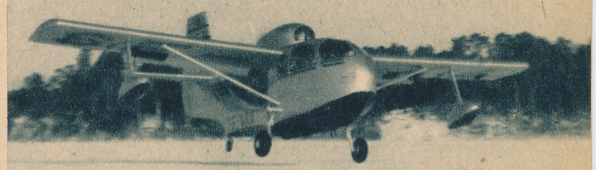
Nya flygplansägare

Följande nya luftvärdighetsbevis har utfärdats:

SE-AHM, Waco ZQC, Nordisk Aerotjänst, Norrköping; SE-ARI, Auster V, AB Eskilstunaflyg, Eskilstuna; SE-ARK och SE-ARL, Auster V:or, Ostermans Aero AB, Stockholm; SE-ARV, Auster V, AB Eskilstunaflyg, Eskilstuna; SE-ASA, Norseman, AB Norrlandsflyg, Luleå; SE-ASZ Piper Cub, Ostermans Aero AB, Stockholm; SE-ATC, Norseman, Ahrenbergsflyg, Stockholm; SE-ATG, Piper Cub, Gunnar Eriksson, AB Norrlandsflyg, Boden; SE-ATR, Piper Cub, Kurt Rydén, Lillhärdal; SE-ATW, SE-ATX, SE-ATY och SE-ATZ, Piper Cubar, ABA:s flygklubb, Stockholm; SE-AUC, Piper Cub, Landskrona FK, Landskrona; SE-AUD, Piper Cub, Gunnar Andersson, Östersund; SE-AUM, Piper Cub, Mats Larsson, Albin Motor, Kristinehamn; SE-AUN, Saab-Safir, Linköping; SE-AUU, Piper Cub, Theodor Eld, Ornäs; SE-AWK, Piper Cub, Nordmalings FK, Nordmaling; SE-AWU, Ercoupe, Claes Ax:son Philip, Stockholm.

SE-AYI är en av de många Fairchild UC-61 Forwarder som inköpts från de amerikanska förråden i Tyskland och Frankrike och nu används för taxiflyg m m i Sverige. SE-AYI tillhör AB T-flyg som bedriver taxiflygning bl a i fjällen med detta och två andra plan.

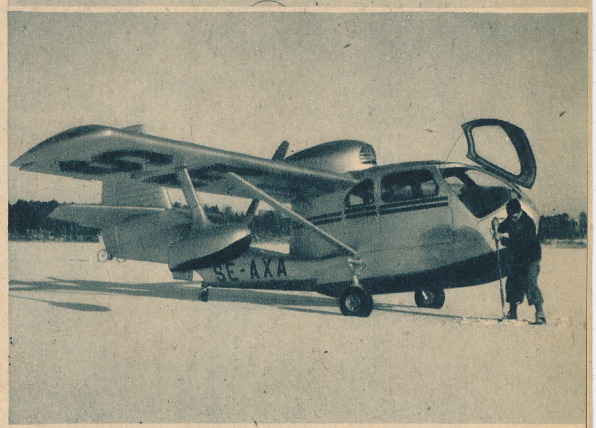




Vinterfiske med flygplan

Det låter nästan som ett aprilskämt och får tas hur som helst men så här lyder i alla fall historien:

Den oförbätterlige och passionerade vinterfiskaren *Ove Huzell*, även verksam som försäljare hos Ostermans Aero, kunde för någon tid sedan inte längre hålla band på



sin längtan efter att i lugn och ro få sitta vid en vak och förnimma den obeskrivliga njutningen av att dra upp sprattlande abborrar, gäddor, lakar och vad de nu heter. Vips mobiliserade han upp en Seabee och så bar det iväg med kurs på Vallentunasjön. Och hur det hela gick till får bilderna närmare berätta. Fångsten blev en lake som var nästan hur stor som helst och lär ha smakat riktigt bra till middagen...

Foto: *Lennart Halvarsson.*



MANÖVER!

I den bitande kylan gäller det att hålla motorerna varma och här kommer två mekaniker med en uppvärmningsanordning att apteras på en B 18B.

Ett bildsvep från vintermanövern i Norrbotten.

(Foto: Text & Bilder)



Nedan: En B 18B görs klar för start. Bomberna kontrolleras före upphängningen och i bakgrunden rullas bensinfaten fram. — Nedan t v: Under Flygvapnets vinterövningar i Norrland använde man bl a raketprojektiler som här ses upphängda under en B 17-vinge.







Den första av oy AERO ab:s nya Dakotor efter leveransflygningen till Hyvinge.

Nytt från Helsingfors

Måndagen den 6 januari var en glädjedag för det finska trafikflyget, ty sedan dess dirigeras flygtrafiken på Helsingfors åter över Malm. En nära två och ett halv års parentes bortföll kl. 8 på trettondagen då Aerobolagets DC-2 »Sisu» startade med Kemi som mål. Kl. 9.25 avgick Ju 52 »Vasa» till Åbo, några minuter senare sågs »Svanen», det ordinarie Stockholmsplanet, komma svängande in över fältet, och snart lättade Aeroflots mörkgröna maskin och tog kurs på den ryska huvudstaden.

Anläggningarna har inte lidit någon nämnvärd skada under kriget, men själva flygfältet uppvisar likväl en del brister som kommer att avhjälpas i sommar. Betongstartbanorna är inte längre i prima skick och här och där har det bildats »trappor» på grund av att betongen spruckit sönder. Flygfältet ligger som bekant på en mosse, och denna har på sina ställen satt sig ända till 40 cm.

Uppe i flygledningen har en nyhet inmonterats. En radiotelefon står numera till flygchefens disposition, och med denna håller han kontakt med ankommande flygplan. Samtal har även förts med Bromma.

Finska staten har som känt ur den amerikanska arméns restlager inköpt åtta transportplan av typen DC-3 som ombyggts till trafikmaskiner på Fokkerverken i Holland. Två av dessa plan har redan levererats och skall snart övertas av Aerobolaget. Ett plan havererade tyvärr vid en mellanlandning i Köpenhamn under leveransflygningen. När alla dessa åtta maskiner levererats kan en betydande intensifiering av lufttrafikeen äga rum och man räknar bl. a. med att redan i maj kunna öppna reguljär trafik på Stockholm, Köpenhamn och London.

I regelbunden trafik har Aeros flygplan under denna tid flugit ca 1,1 miljoner km. Utnyttjningsprocenten eller den s k. load factorn har vad passagerare beträffar varit i medeltal 76,9 procent och beträffande total last 47,2 procent, vilket anses vara ett gott resultat. Iögonenfallande är dock den ringa fraktmängden, vilket ger vid handen att allmänheten inte fullt tycks uppskatta denna möjlighet att snabbt befordra gods och paket.

Då Helsingfors flygstation i Malm åter står till vårt förfogande förbättras flygförbindelserna som ovan framhållits i hög grad, och detta torde resultera i en ökad efterfrågan på platser.

P. J.

FLYGEVENEMANG i New York

— Från FLYG:s New York-korrespondent —

Med tonvikten lagd på civilflyget — precis raka motsatsen till fjolårets show — har Amerikas första större flygevenemang för året ägt rum i New York City, nämligen den årligen återkommande flygutställningen. Den 1 februari öppnades Grand Central Palace's väldiga utställningshallar vid Lexington Avenue och 46:e gatan, och under de åtta dagarna expon pågick var det en jämn ström av intresserade och hugade spekulanter. Redan efter några dagar hade samtliga utställare fått sälja minst ett exemplar av sin egen flygplantyp, och det anses att utställningen ur försäljningssynpunkt varit en av de mest lyckade man någonsin haft.

Påpassliga och kunniga försäljare bistod flygplanssugna besökare med alla möjliga uppgifter och tips. När FLYG:s korrespondent hälsade på en kväll i lokalerna samlade Republics »Seabee» och North Americans »Navion» långa köer bland de sportplan, som utställts på nedre botten av lokalen, som något påminner om Ostermans bilhallar i Stockholm.

»Navion» — North American Aviations 4-sitsiga plan — förser dess ägare med en bils lyxiga inredning. Dess sex-cylindriga, luftkylda Continentalmotor på 185 hästkrafter och en marschhastighet på 235 km/tim möter fordringarna både hos nybörjaren och den garvade veteranpiloten. Vi såg också Pipers »Super Cruiser», Cessna 140, Aeronca »Chum», Stinsons »Voyager», Luscombe »Silvaire» och Nelson Aircrafts nya motorglidplan »Dragonfly».

Shooting Star på färgfilm

Men det var inte bara flygplan att titta på. Vi fick se färgfilmer om det amerikanska arméflyget, där inte minst Shooting Stars fruktansvärda hastighet, fångad i tjusiga närbilder på färgfilm, framkallade förvånade »suckar» från åskådarna. På en sinnrikt anordnad tavla kunde man följa de åtgärder som företas för att snabbast möjligt kunna undsätta ett flygplan som signalerat SOS. En del träningsmetoder som såväl armé- som marinflyget använder fick allmänheten pröva själv. En helvägg var ägnad åt trafikflygplatserna i och utanför New York, där man fick se ett par utmärkta luftfotos av La-Guardiafältet, en jättelik modell av Idlewild och en liknande av Floyd Bennet Field i Brooklyn. Medan vi som bäst stod och begrundade de hundratals småplanen — inte större än en halv tändsticksask och föreställande DC 3:or och DC 4:or eller Constellation — som prydligt uppradats på modellen till det blivande Idlewild-fältet hörde vi någon säga halvhögt:

— Jag undrar när flyget från Stockholm kommer till Idlewild.

Vi vände oss om och mötte glatt leende vicepresidenten hos American Overseas Airlines, James Flynn, som just varit på en inspektionstripp i Stockholm och som nu skämtade med FLYG-reportern.

— Blir ett fantastiskt fält, sade Flynn. Hoppas nu att de hinner få det klart till 1949, och enligt skissen här på väggen så har de ju hunnit riktigt långt — bra längre än man inbillat sig.

I sällskap hade Flynn sin maka — de flög en liten tvåsitsig »kärra» tillsammans för 29 år sen! — och tre barn.

— Dom tycker det här är skojigt, berättade hr vicepresidenten och följde villigt med den yngsta dottern för att titta på en helikopter.

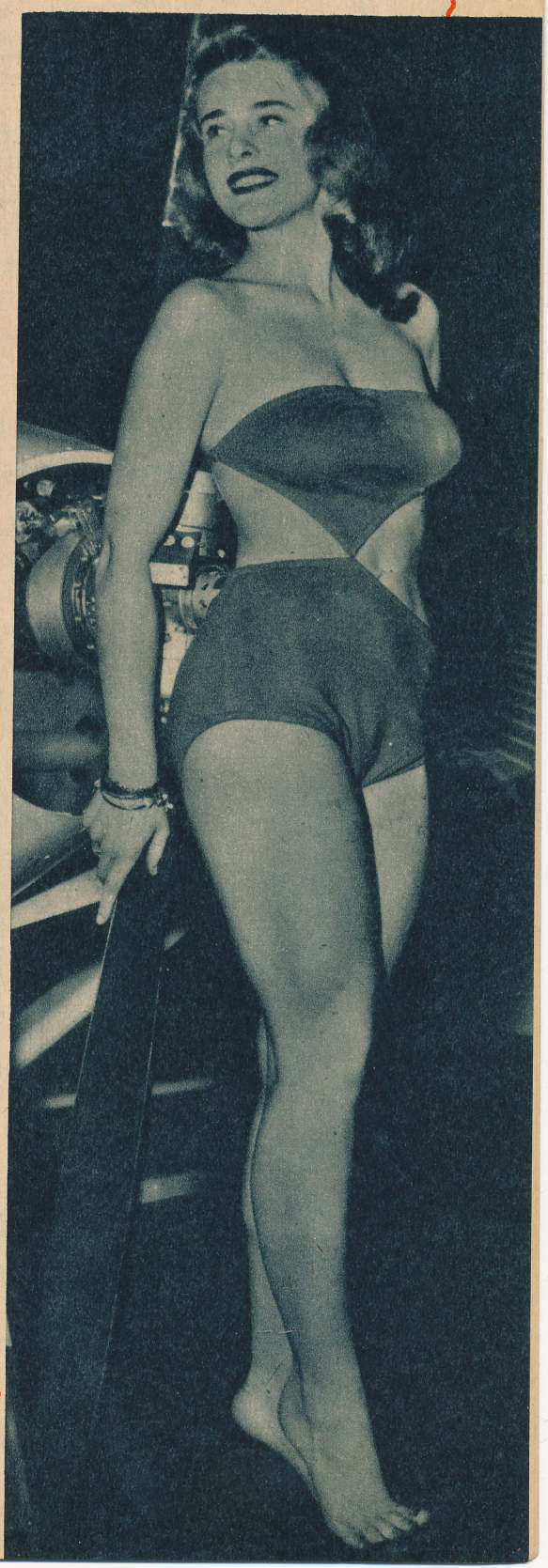
Flugfångare på flygutställning

Och nog fanns det mycket intressant även för de små att titta på, även om utställningen inte kan sägas var lagd med tomvikt på ungdom under 17 år. En intressant avdelning hade ägnats åt »flyguppfostran», och i en hörna återfann vi målaren Eric Sloane, som specialiserat sig på att måla de vackraste molnformationer från flygplan.

Bland de massor av reklamskrifter och nyhetsmaterial som stoppades på FLYG-reportern återfann vi Strip-O-Zitt, en lång vit pappersremsa som impregnerats med 10 procent DDT, som vi skall skicka hem till sommaren för att remplacera den sirapsklibbiga flugfångaren på sommarnöjet. Den stackars fluga som sätter sig på den vita pappersremsan — man kan hänga den från taket eller någon lampa — är dödens omedelbart. Nu kan man fråga sig vad DDT hade med den här flygutställningen att göra, men en firma hade gjort kraftig reklam för DDT att användas mot insekter medelst besprutning eller spridning från helikopters eller smärre flygplan. Och det är en känd sak att flygets hjälp vid DDT-besprutning varit och är ovärderlig.

Cirrus.

Utställningen fick åtminstone efter svenska förhållanden en smått sensationell inledning, i det att evenemanget officiellt öppnades av denna dekorativa (månne också flygsinnade?) dam.



Vår-och sommarkatalogen

från Åhlén & Holm sändes i dagarna ut. För Er, som räknar med låga, konkurrenskraftiga priser och vill välja bland ett allsidigt varusortiment, ger postorderköp från ÅH goda besparingar. Det är mycket enkelt att sända efter varor ur ÅH-katalogen. Vår garanti ger Er full bytes- och returrätt. Välkommen med Edra order! Förutv. kunder erh. katalogen utan rekv.



Den största och ledande postorderaffären

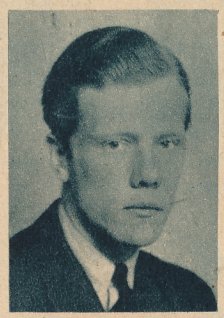


Vårt varusortiment omfattar bl. a: Sybehör, damekipering, tyger, gardiner, linnevaror, filtar, damtrikå, strumpor, herr- o. gossekipering, glas, porslin, husgeråd, verktyg, cyklar, möbler, sport, elektr. artiklar, tvål, parfym, lädervaror, skor, bijouteri, pappersvaror, livsmedel.

ÅHLÉN & HOLM A-B., STOCKHOLM 20

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

Känd modellflygare blev chef på Ansgar



För en hel del år sedan fanns det i Nyköping en mycket aktiv modellflygklubb med namnet Kondoren. Klubben räknades till de mera framstående och bland dess medlemmar var Sven Forsberg en av dem som vinnare vid de stora modellflygtävlingarna.

Sven Forsberg är född den 12 juli 1922. Han började modellflyga 1935 och håller än i dag på med sin förnämliga hobby. 1942 ryckte Forsberg in i flygvapnets aspirantskola och kom därefter till F 11. Redan den 23 juli 1945 flyttade han till ABA, där han antogs som elev i en flygstyrmanskurs. Den 12 januari i år gjorde han sin första resa med Nordiskt Missionsflygs »Ansgar» till Indien. Efter ytterligare en resa utnämndes han till chefspilot från den 1 mars, och när FLYG intervjuade Sven Forsberg, modellflygaren som blivit »stor grabb», satt han halvt begravd i en massa kartor för att förbereda sin första resa som chefspilot. Det gällde en liten tripp till Johannesburg i Sydafrika.

Intervjuaren uttryckte sin stora tillfredsställelse över att tidningens läsare skulle få ett så påtagligt bevis för modellflygets värde som bottenskola för den, som tänker ägna sig åt flyget men tillade försiktigsvis:

— Du kanske inte vill tillskriva modellflyget så stor del av dina framgångar?

— Jo, svarade Sven Forsberg utan tvekan, det är till mycket stor del modellflygets förtjänst. Det hade inte räckt med ett mera passivt flygintresse. Utan modellflyget hade jag kanske kommit en bit på väg, men den här framgången kan jag tacka modellflyget för, det kan du hälsa dina tiotusen modellflygare!

Dérantz.

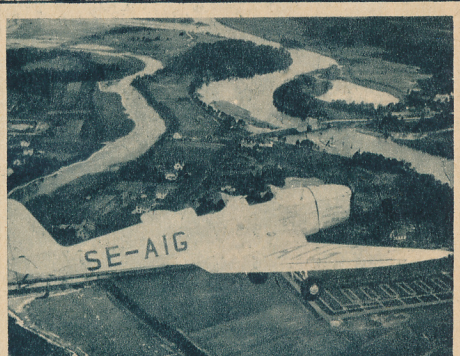
MEDALJER, PLAKETTER
FÖRENINGSMÄRKEN
KLUBBMÄSTERSKAPSTECKEN



Skisser och kostnadsförslag fritt på begäran.

SPORRONG & CO.

KUNGSGATAN 17, STOCKHOLM. TEL. NAMNANROP "SPORRONG & CO."



Kan Ni flyga?

HANS PETERSONS MOTORSKOLA

står till Eder tjänst. Elever mottagas för erhållande av certifikat samt övningsflygning och förnyande av förfallna certifikat. Förstklassiga lärare. Prospekt sändes på begäran.

TELEFONER: ORSA 242 - 600

PAK-*fallskärm*

1946 års modell, till salu av en händelse.

HEILBORN

Strindbergsg. 51, Stockholm. Tel. 60 51 20.

FLYGINSTRUMENT

Begagnade höjd- och hastighetsmätare samt girindikator och variometer till salu. Samtliga äro översedda och med ingraderade skalor. Svar till »Billigt — Bra», Tidskriften Flyg, Tegnérgatan 35, Sthlm, f. v. b.

Vår 108-sid. katalog innehåller verktyg, radio- & grammofondelar, material för en massa

EXPERIMENT

samt leksaker, ritmaterial, handböcker o. ritningar m. m. Katalogen sändes gratis.

CLAS OHLSON & Co A/B.

Allt för flygintresserade

Begär vår katalog!

AEROTJÄNST

Malmö 3 Tel. 74666

SVENSK FALLSKÄRMS-TJÄNST

Linköping, Telefon 221 24

Specialfirma för fallskärmar



MED FLYG TILL ROM, FLORENS, CAPRI...!

Italien öppnar åter famnen! Rom, Florens, Venedig och de toscanska städerna med sina ovärderliga konstskatter är praktiskt taget oskadade, rum och hotell har god standard, maten är lika härlig och riklig som före kriget. Och solen och havet och vinet lockar lika ljuvligt och befriande som förut — vår i Italien! Vi är säkert många som längtar dit...

FLYG ordnar därför i samarbete med ÅETÅ-Resor och Nordisk Resebureau 4 underbara vårresor till Italien, och det finns — naturligtvis — möjlighet att använda sig av flyget för en fascinerande tur över europeiska kontinenten och de mäktiga Alperna till Rom. Och där väntar ett program så lockande, att det är all anledning att ordna med pass och visa med det samma — vänd er till ÅETÅ-Resor, de svarar gärna för alla formaliteter!

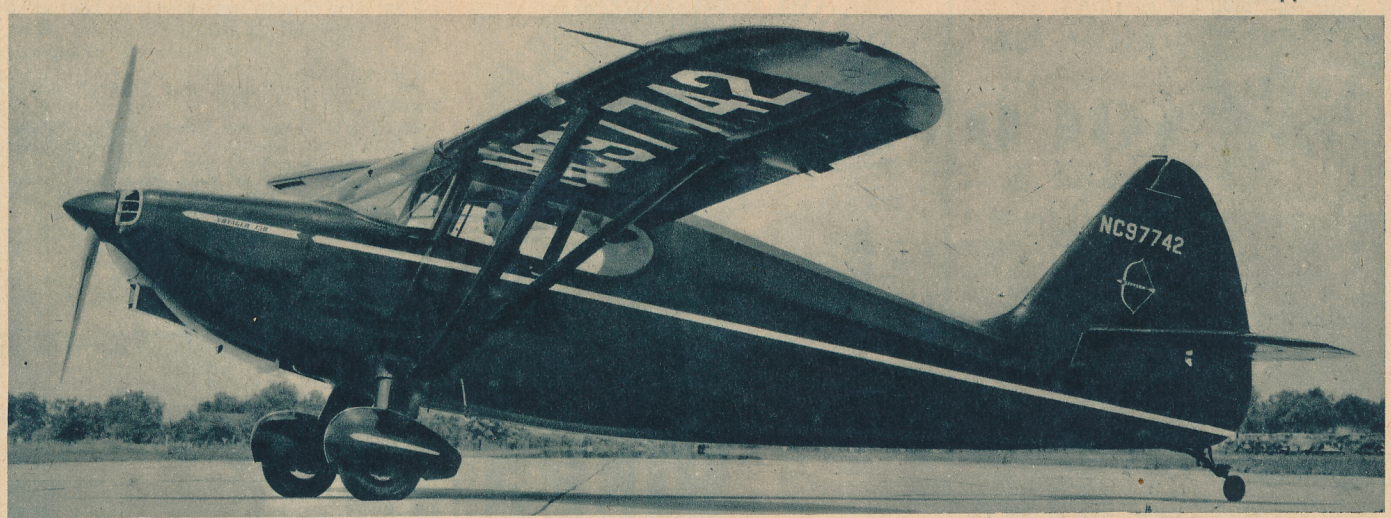
Flygresorna, som startar 27/4 resp 11/5, landar i Rom. Här börjar en 10 dagars rundresa i egen, modern turistbuss till bl a Florens, Assisi, Sorrento, Pompeji — med båt — Capri. Några dagars angenämt uppehåll görs givetvis på de intressantaste platserna.

Järnvägsresorna går med Nordexpressen till Basel och därifrån till Lugano. Här börjar i nybyggda, moderna turistbussar en 17 dagars rundresa till bl a Milano, Rapollo på italienska Rivieran, Pisa, Rom, Assisi, Florens, San Gimignano, Siena, Venedig och Bologna. Även på denna resa gör vi angenäma uppehåll på de mest lockande platserna, t ex 4 dagar i Rom.

Priserna, som inkluderar alla resor enligt programmet, rum, mat, dricks pengar m m, är för flygresan från Stockholm kr. 1 790:—, från Köpenhamn kr 1 646:—, för järnvägsresan från Malmö kr 995:—.

Skriv till ÅetÅ-Resor, postfack 7020, Stockholm för närmare upplysningar om och anmälan till resorna, eller ring till ÅetÅ-Resor i Nordisk Resebureau i Stockholm, Göteborg eller Malmö! Men gör det nu — passet skall ordnas och visumansökningarna måste lämnas in senast 22 dagar före avresan. ÅetÅ-Resor svarar givetvis gärna för dessa formaliteter.

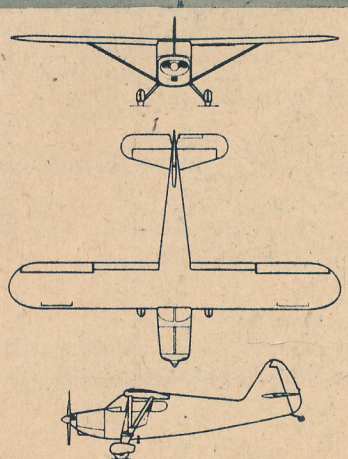
Klipp här!



STINSON VOYAGER 150

Den nyaste upplagan av den före kriget lancerade sportplanserien Stinson 105 och Voyager samt interimtypen Voyager 125, har nyligen haft premiär i Sverige. Voyager 150 är ett fyrsitsigt högvingat monoplan i blandad konstruktion med fast konventionellt landställ. Motorn är en 150 hk sexcylindrig Franklin 335 med motliggande cylindrar som driver en tvåbladig fast träpropeller. Bränsletankarna har en sammanlagd rymd av 150 liter. Tillverkare är Consolidated Vultee Aircraft Corp, Stinson Div, Wayne, Michigan. Generalagent för Stinson 150 i Sverige är AB Nordisk Aerotjänst i Norrköping. Priset är 32,000 kronor.

Data och prestanda: Spännvidd 10,36 m, längd 7,47 m, höjd 2,13 m, vingyta 14,40 m², tomvikt 547 kg, flygvikt 975 kg, vingbelastning 67,39 kg/m², effektbelastning 6,58 kg/hk, toppfart 214 km/t, marschfart med 75 procents effektuttag 203 km/t, flygsträcka 800 km, stighastighet 3,9 m/sek, topphöjd 4 270 m, startsträcka 168 m och landningssträcka 70 m.



Att få färg-smalfilm framkallad

låter sig nu göra sedan vårt laboratorium utökats med avdelning för färgfilm, vilken står till Eder tjänst med det senaste ifråga om tekniska finesser. Vi kan alltså åtaga oss alla beställningar för framkallning av färg-smalfilm — även omvändningsframkallning — och kan lova en både snabb och perfekt leverans. Vår stora erfarenhet på smalfilmframkallningens område utgör en säker garanti för välgjort arbete. Därför rekommenderar vi oss, när det gäller upp- och nedkopieringar av vanlig smalfilm, inkopiering av texter, omvändningskopiering m. m.

Övriga specialiteter: Ljudupptagning, även på grammofonplatta, optisk och elektrisk tonkopiering, textupptagning m. m.

Obs! Korta, bestämda leveranstider!

FT

A.B. FILM-TEKNIK

SMALFILMSLABORATORIUM

Telefoner: 2 66 20 och 27 50 51

Stockholmsvägen 33 • Råsunda • Solna



Lennart Segerfelt gör en »hangarkryssar-däcksstart» från Pappa Starks biltak med sin segrande »Dora Pang».

Modellflyget på rätta vägar

Modellflyget — åtminstone i Stockholm — tycks ha kommit in på rätta vägar igen. Vid en tävling för Stockholms modellflygare på Skarpnäck söndagen den 16 februari ställde ett överraskande stort antal grabbar upp med sammanlagt ett 60-tal modeller. Klubbar, som tidigare hållit sig i skymundan vågade sig ut till fältet denna underbart vackra vintersöndag med gnistrande, nyfallen snö och vindstilla.

Sällan har väl modellflygarna njutit och stortrivts så som på denna tävling. Det var inte arrangemangen, tvärtom hade inte några vidlyftiga sådana vidtagits; — utan det var grabbarna själva som gav tävlingen dess karaktär. Man flög därför, att det var roligt och man njöt av sin hobby; man flög inte för att nå ett gott tävlingsresultat för att ge sina medtävlare stryk. — Det är så en tävling skall gå till!

Löwen.

De bästa resultaten från Skarpnäckstävlingen:

Klass S 1: 1) Robert Löwen-Åberg, Vingarna, 3.12,2, 2) Sven-Olof Ridder, d:o, 3.06,2, 3) Lennart Segerfelt, d:o, 2.48,6.

Klass S 2: 1) Karl-Erik Karlsson, Cumulus, 4.17,6, 2) Jan Henrik Torselius, d:o, 3.54,5, 3) Ragnar Odenman, d:o, 3.46,2.

Klass G 1: 1) Arne Blomgren, Vingarna, 2.07,6, 2) Robert Löwen-Åberg, d:o, 1.47,5, 3) Mario Pinotti, Solna, 1.10,5.

Klass G 2: 1) Anders Deurell, Vingarna, 2.43,4, 2) Curt Odelstad, d:o, 1.29,8, 3) Rune Andersson, d:o, 1.17,6.

Klass F: 1) Lennart Segerfelt, Vingarna, 1.48,7, 2) Carlo Pinotti, Solna, 1.45,0, 3) Bengt Bergvall, Vingarna, 1.05,4.

Karl-Erik Karlsson var dagens namn. Den segrande modellen ligger underst.



MASKIN A.-B.

NOCO

NORDENBERG & Co

S. Kyrkogat. 52 - Norrköping - Tel. 265 29

Box 199 Postgiro 161 570

Specialité:

Cylinderslipningar, Bil-, Båt- och Stationära samt Motorcykelmotorer, Lagergjutning.

Tillverkningar:

Klipp-, Stans- och Pressverktyg, Giggar, Fixturer, Svetsningar, Maskinreparationer, Motorrenoveringar, Finmekaniska arbeten.

Stokers och oljeeldningsapparater

ävenså fullständig service av samtliga i marknaden förekommande märken.

Representant för

ALBIN MOTOR och SUECIAVERKEN



Viska tvättsvamp

Storlek 1..... 0:40

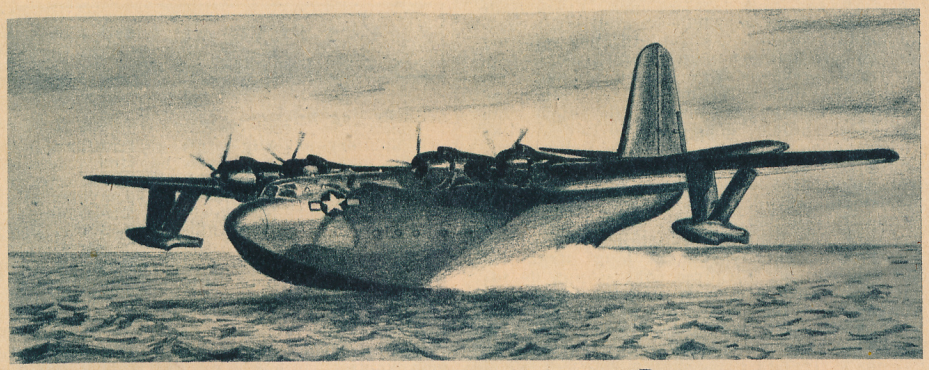
Storlek 2..... 0:65

Storlek 3..... 1:—

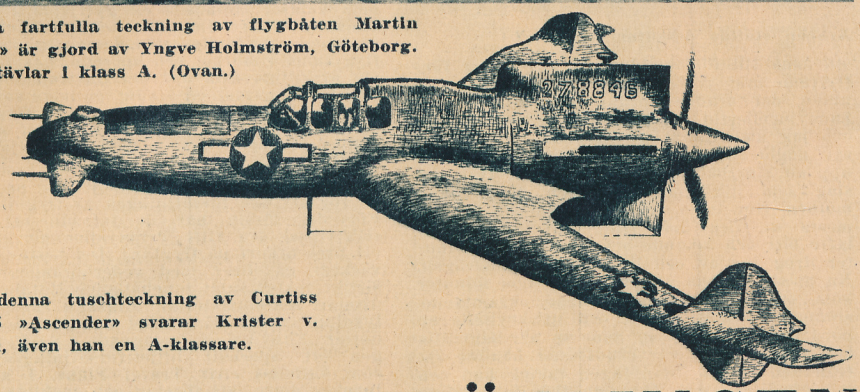
Storlek 4..... 1:85

Säljes överallt

AB Nordisk Silkecellulosa, Norrköping



Denna fartfulla teckning av flygbåten Martin »Mars» är gjord av Yngve Holmström, Göteborg. Han tävlar i klass A. (Ovan.)



För denna tuschteckning av Curtiss XP-55 »Ascender» svarar Krister v. Rosen, även han en A-klassare.

TECKNINGSTÄVLINGEN

Bidragen till den i nr 4 av FLYG utlysta teckningstävlingen har börjat strömma in. Vi har tagit ett par stickprov ur högen vilka härmed presenteras för nyfikna konkurrenter och för dem som ännu inte tagit sig för att skicka in sina konstverk. Standarden bland teckningarna är i allmänhet ganska hög även om det måste påpekas att flera av de tävlande inte lagt ner tillräckligt med omsorg på det rent tekniska. Typlikheten är nämligen ett minst lika stort krav som rätt perspektiv.

TÄVLINGSREGLERNA.

Teckningarna vilka skall föreställa befintliga flygplan får utföras i valfritt manér. De bör vara inskickade senast den 10 maj och på kuverten skall det stå »FLYG-teckning», FLYGs redaktion, Tegnérgatan 35, Stockholm.

KLASSINDELNING.

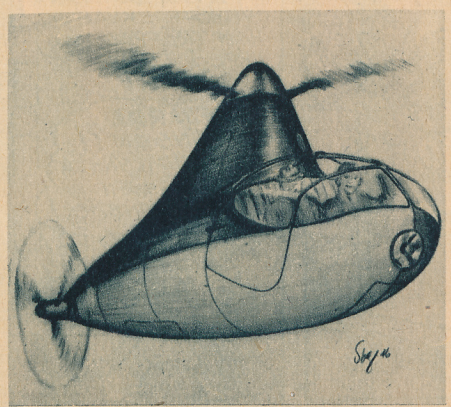
Klass A: deltagare över 15 år (födda 1931 eller tidigare).

Klass B: deltagare under 15 år (födda 1932 eller senare).

På varje teckning anges typnamn jämte den tävlandes eget namn, adress (skola och klass) samt födelseår och tävlingsklass.

Amatören konstruerar

Ingenjör *Nils Söderberg*, Stockholm, är en helikopterintresserad herre som i nedanstående teckning gett uttryck åt sin fantasi. Onekligen en flott sak till helikopter med infällbart landställ och den sockertoppliknande inklädnaden av rotoraxeln.



AIR CHUTES IRVIN

CIRKA 30.000 FLYGARE
har räddat sig med
IRVIN
FALLSKÄRMEN
varav 64 stycken i Sverige
tillverkas numera av nylon
IRVIN FALLSKÄRMSAKTIEBOLAG
Kontor: Strandvägen 5 A, Sthlm
Tel. 62 47 00

Priset är för lågt
— Så bra är
ATLANTIC
DE LUXE



Sensationen på pennfronten — ATLANTIC De Luxe, den nya kulspetspennan med guldhuv är faktiskt ett fynd för sitt pris. Den skriver 1—3 år utan påfyllning och i samma ögonblick som Ni sätter kulspetsen mot papperet flyter det färgäkta, vattenfasta bläcket fram jämnt och torkar omedelbart. Även ute i regn och snö samt på vått tidningspapper, tyg, trä etc. skriver den torrt och utan att skriften blir suddig. **Läskpapper obehövligt.** Följ med Er tid — välj framtidspennan

45:-

Avbet. kr. 8:— pr mån.
10 % vid kontant betaln.

ATLANTIC
DE LUXE

ATLANTIC · Stockholm 3
Härmed rekv. .... st. ATLANTIC DE LUXE à kr. 45:— att betalas med kr. 8:— per månad. Vid kontant betalning lämnas 10 %.
Namn: .....
Adress: ..... Flyg 7-47
Postadr:: .....

NÖDLANDA I ÖKNEN

Forts fr. sid. 13.

banans betong som slog emot oss, men det kunde knappast ha varit varmare om hela maskinen varit övertänd. Med vanlig färmitet tankades både vi och »Skywitch» av RAF, och efter drygt en timme var vi på väg i en rykande medvind med kurs direkt på Tunisfältet El Alouina. Efter en timme syntes en svag gul rand vid horisonten och det dröjde inte länge förrän »Skywitch» flög in över den afrikanska kontinenten. Kl. 17,30 landade vi på El Alouina och beslöt stanna några dar i Tunis för att fira vårt första riktiga mål på denna resa, framkomsten till Afrika.

Vi tittade på Tunis ur alla synvinklar, strövade omkring i Kartago, badade i Medelhavets blå böljor och antog så småningom en allt mer och mer infödd färgton. Men vi kunde inte vila på lagrarna i det oändliga och efter tre lättjefulla dagar startade vi mot Gabès i södra Tunisien. Distansen var bortåt 500 km och om vinden var god behövdes ingen mellanlandning. Kontrolltornet på El Alouina meddelade att för det fall vi behövde bensin, så var det bara att gå ner i Sfax, där fanns dessutom väderleksstation och allt vad vi för övrigt kunde tänkas behöva. Vi fick en lugn och skön flygning utom det att det naturligtvis var motvind, varför landning i Sfax blev nödvändig. Fältet var en jättelik fyrkant av gul brännande sand. Det såg inte särskilt bebott ut och den enda mänskliga varelse vi kunde upptäcka var en arab som endast talade sitt hemlands vilda tungomål.

Efter trekvarts palaver

fick vi klart för oss att Sfax-aerodromen varit stängd sedan månader, att få bensin var uteslutet. Vi tittade på varandra — och på vinden, startade och hoppades på god tur. Sextio kilometer norr om Gabès sjönk bensinmätaren till noll och efter att ha flugit ytterligare en kvart, ansåg vi det på tiden släppa Gabèsbuktens blå vatten och svänga in över öknen. Efter ytterligare tio minuter kunde det inte finnas många droppar kvar, så det vara bara att gå ner. Vi missade med knapp nöd en sönderskjuten stridsvagn, hoppade över en tysk soldathjälm, som såg ut som ett såll och stannade två meter från en trave jerrycans. Fru Forsell lämnades att vakta »Skywitch». (Hon utsattes enligt vad senare framkom av inviter till lunch från ett antal shejker, modell Vecko-Revyn, vilka inviter dock sedesamt avslogs.) Själv begav jag mig i riktning mot landsvägen och havet, solen brände på mitt förut ganska genomstekta huvud, och det dröjde inte lång stund förrän jag helt övergått till att intressera mig för vatten i stället för bensin. Trafiken på landsvägen var långt ifrån livlig och när jag förgäves sökt stoppa de bilar som uppenbarade sig ungefär en gång i timmen tog jag min tillflykt till en liten arabhydda, där jag sittande på huk förplägades med vatten, dadlar och hett sött te.

Araben ställde dessutom välvilligt

sin åsna till förfogande med vilken jag förflyttade mig tillbaka till fru Forsell, alltunder det araben sprang bredvid. Vattnet hade emellertid återgett mig tangeförmågan och jag hade tänkt ut en plan. Fru Forsell såg något förvånad ut när jag började röja upp en startbana bland allt bråtet från det slag som utkämpats här och drog igång motorn. Hon hade emellertid vant sig vid det mesta nu och helt resignerat. »Skywitch» lyfte lätt och lekande och efter några minuter drog jag av och landade på landsvägen. Nu måste bilarna stanna! Inom fem minuter kom en stor fransk »camion» skramlande, stannade med ett ryck och ut kryllade en hord fransmän av, jag hade så när sagt alla kön och åldrar. När chauffören hämtat sig från den första förvåningen ingick han och jag ett litet avtal. Om han fick fotografera sin tvååriga dotter sittande på »Skywitch» skulle jag få 25 liter bensin av honom. Var säker på att jag accepterade. Sen var det bara att starta igen och efter tjugo minuter var vi i Gabès, parkerade »Skywitch» under vingen på ett stort franskt bombplan och kördes av Shell till stadens enda och av flugor överbefolkade hotell.

Thorsten Akrell.

(Forts i nästa n:r)

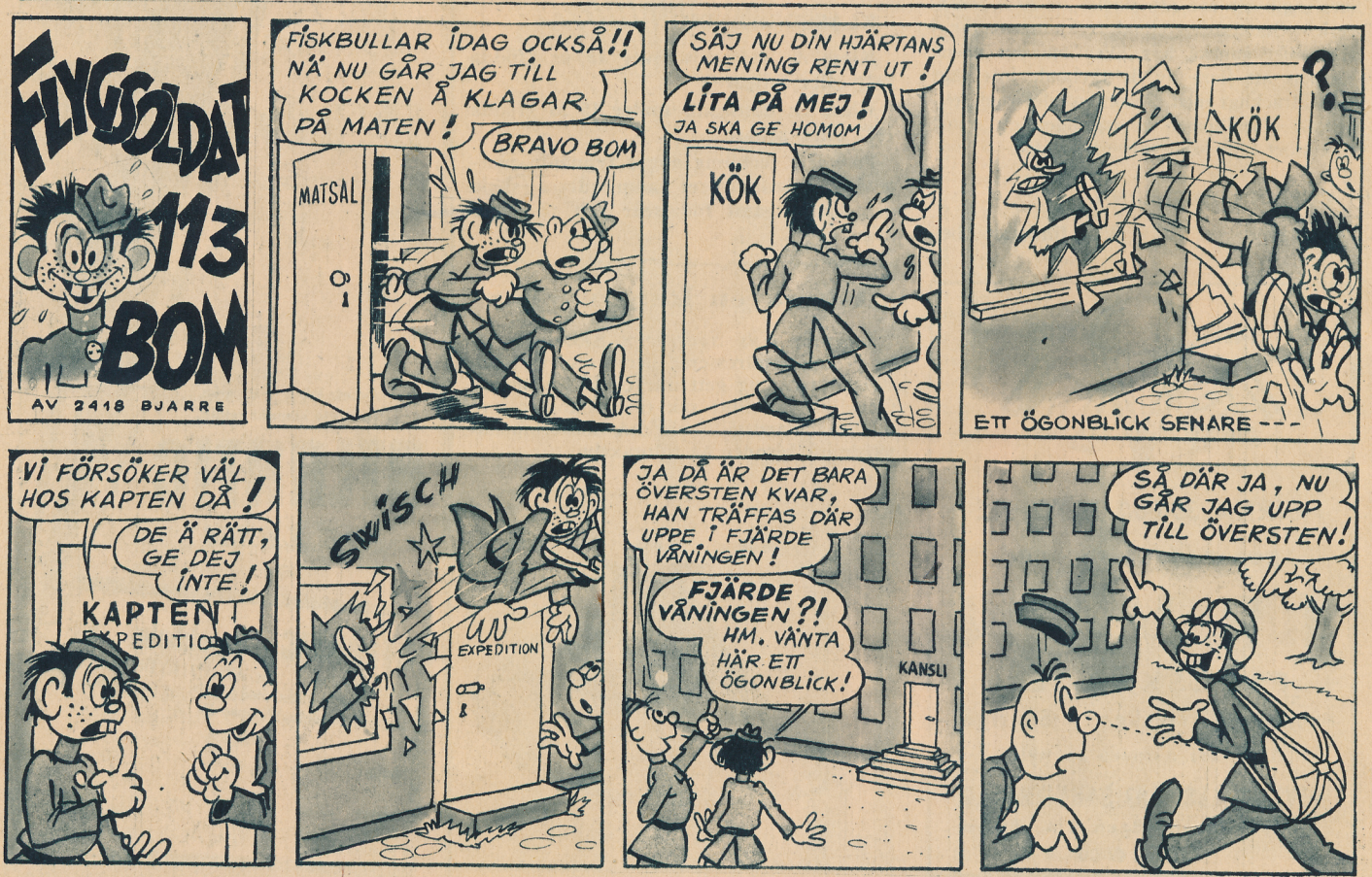
USA-FLYG AV I DAG

Forts. fr. sid. 20

Idén är nog bra

och kommer säkerligen att ge fruktbart resultat, men den kan även ha sina tragikomiska avigsidor. En ivrig ung bokförare i TWA tog denna försäljar-kallelse mycket allvarligt och lyckades efter idogt övertalningsarbete få en dam, som aldrig flugit förr och som skulle åka tåg till västkusten, att i stället flyga och njuta av detta snabba och pålitliga transportmedel. En halvtimme efter starten råkade flygplanet in i svårt oväder, dirigerades helt ur kursen och tvingades slutligen ned på ett reservflygfält. Bromsarna tog inte på den såphala landningsbanan, utan hela kalaset slutade i en gyttjepöl i bortre ändan på fältet. Den illamående och väl omskakade, premiärflygande damen kravlade ur flygplanet i mörker och spöregn, hasplade ur sig åtskilliga fula ord om lufttransport och uppsökte snarast en stadig pullman-sovvagn. Var så viss att hon aldrig »äker flygplan» mera i sitt liv, men lika visst är att sådana malörer händer bara en gång på miljonen.

Vi skall se på en del mera konkreta påhitt som amerikanarna kommit med på sistone för att öka försäljningen av flygbiljetter. För det första har de introducerat s k »Giftrips», dvs Gift Trips eller helt enkelt ett presentkort på flygfärd. Det består av ett vackert gåvobrev med vederbörandes namn sirligt textat samt innehållande tidtabell och diverse reklammaterial. Minsann ingen dum lysningspresent för Onkel att ge sin brorsdotter. Före kriget begagnade USA-flygbolagen ett speciellt biljettförsäljningssystem, som kallades »Air Travel Plan». I korthet innebar detta, att företag och enskilda, vilka ofta använde trafikflyget, ständigt kunde få komma i åtnjutande av 10 procents rabatt. Mot en deposition av 425 dollar fick vederbörande ett medlemskort, vilket berättigade honom till denna rabatt vid flygfärder på samtliga de inhemska flyglinjerna (jämför SJ:s rabattsystem). Finessen med det hela var att flygbolagen å sin sida så småningom fick en fast kundkrets och framför allt ett utförligt register över flygkunderna. Genom att verkställa analyser av detta registermaterial fick de lätt en överblick över trafikens



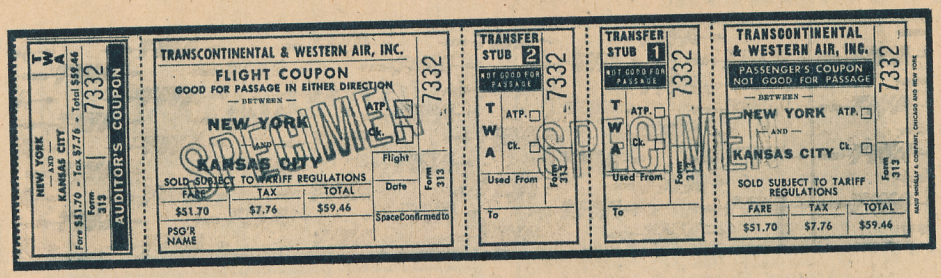
sociala sammansättning och geografiska fördelning. Under kriget slopades denna »Air Travel Plan», men nu tas idén upp igen och på basis av de gamla registren igångsättes stora försäljningskampanjer.

Sälja flygbiljetter som att sälja dammsugare

I nästan varje stor stad finner man ett speciellt flygbolag, som intar en mer eller mindre dominerande ställning gentemot de övriga. Men ingen rädder här, resonerar konkurrenterna och skickar ut en trupp försäljare som på yankarnas oförlikneliga sätt söker knycka en del av marknaden med ett dunka-honom-i-ryggen-och-bjud-på-cigarr-system.

> **Var och en får sitt speciella distrikt, utrustas med ett fett preliminärt kundregister och en ännu fetare tom lista avsedd att späckas med tillämnade passagerare och befraktare. Det är precis som man tänker sig försäljning av dammsugare, men lita på att det är effektivt och att den ständiga bearbetningen ger resultat.**

Själva försäljningsargumenten börjar också få en annan karaktär än tidigare. I stället för att peka på flygbolaget självt, dess flygplan eller den tekniska utrustningen i reklamen kör man fram med viss speciell extraservice, väl tillrättalagda avgångs- och ankomsttider o d. I USA är man övertygad om att just den sistnämnda faktorn kan bli utslagsgivande, då det gäller att hugga till sig nya kunder eller den del av marknaden som inte à priori har någon preferens. Ett annat stort problem för USA:s flygbolag är vilket platsbeställningssystem som användes. Det



En modern amerikansk flygbiljett.

har varit 1946 års verkliga sorgebarn och gett upphov till ständig friktion mellan bolagen och allmänheten. Ingen av de hittills använda metoderna har visat sig hålla måttet vid hög belastning.

> **Det mål man vill nå är att bookingpersonalen inom ett flygbolag på alla stationer utefter linjen kan följa beställningar och annulleringar timme för timme. Förbindelsenätet mellan booking-centralerna är i nuvarande stund så ineffektivt och överbelastat att flygpassageraren in spe ofta erhåller oklara upplysningar och inte får veta bestämt besked, om det kommer att finnas plats förrän strax innan flygplanets avgång.**

Ingen booking på korta sträckor

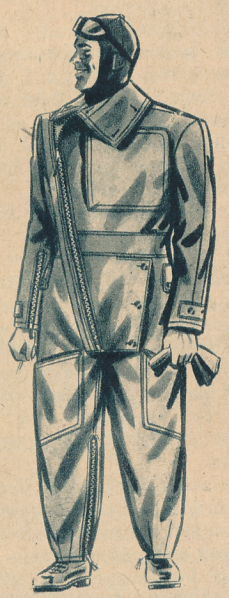
Många teoretiskt oantastliga bookingsystem har framkommit under de senaste åren i USA, men alla har varit behäftade med samma »fel»: de bli prohibitivt dyrbara i anläggning och drift. Utvecklingen synes därför f n gå fram på två linjer. På de långa routerna använder man det nuvarande systemet, dvs egna telefon- och teleprinternät, men strävar att installera kompletterande helautomatiska registreringssystem — främst television. På så sätt kan personalen i varje ögonblick se alla flygplans platsbeläggning på en jättestor televisionstavla. En person, som förfrågar sig om plats hos detta bolag, kan alltså alltid få ögonblickligt och definitivt svar. Tidsförlust, extra besvär med förnyade uppringningar och andra irritationsmoment undanröjas — ett nog så värdefullt försäljningsargument för bolagets reklam. För de mera högtrafikerade korta sträckorna och speciellt för pendeltrafik har man tänkt sig en annan radikal lösning. Bookingsystemet slopas helt och ersättes med principen hög turfrekvens samt försäljning av färdigtryckta standardbiljetter på stationerna omedelbart före flygplanets avgång. Det är stora kostnadsbesparingar som kan göras på detta sätt, men förutsättningen för att systemet skall kunna genomföras och godtas av allmänheten är att turtätheten blir hög, flygplanen rymliga, platsbeläggningen låg och regulariteten betydligt bättre än vad den är f n. Beträffande själva flygbiljetterna har de större flygbolagen i USA redan övergått från de konventionella stora pappersbiljetterna till små färdigtryckta biljetter av kartong.

Passagerarservicen är numera ett mycket vidsträckt begrepp — det är så att säga det fält, där det enskilda flygbolaget har obegränsade möjligheter att komma med egna idéer och uppslag och skaffa sig försteg framför konkurrenterna. Amerikanarna har lancerat så många intressanta nymodigheter för sin service till flygpassageraren år 1947 att jag sparar allt, som berör servicen i luften, till nästa artikel.

> **Kunden måste emellertid skötas om både före och efter själva flygningen likaväl som uppe i luften och på den punkten anser jag att amerikanarna i praktiken ännu inte nått upp till europeisk standard — även om man kan emotse radikala förändringar till det bättre i år. En omständighet exempelvis, som förvånar ifråga om passagerarservicen på stationerna i USA, är att buss- eller limosinresan mellan flygplatsen och stadens centrum debiteras extra. Det är ju minst sagt ägnat att irritera, när man betalar 118 dollar och 80 cent för en flygbiljett från New York till Los Angeles och sedan blir krävd på 85 cents för transporten ut till flygplanet.**

Man tycker att det vore smidigare, att kalkylera in en sådan liten extrautgift i biljettpriset från början, men det är så många som färdas ut till flygfältet med privatbil i USA att de som vill använda limosinservicen måste betala extra. En annan iögonfallande skillnad mot europeiska vanor är, att varje flygbolag har sin egen fullständiga personalstyrka för all verksamhet på en station. Detta drivs in absurdum även på de minsta flygstationerna och resulterar ofta i utnyttjandet av mångdubbelt större arbetskraft än själva uppgiften kräver. Det ekonomiska »vansinnet» i detta förfaringssätt, vilket givetvis främst dikterats av prestigehänsyn, har emellertid blivit så uppenbart att en omläggning till poolsystem enligt gammal europeisk praxis numera igångsatts på sina håll. I samband med detta torde 1947 års flygpassagerare i USA få erfara hur gott det känns att få bli litet omhändertagen på flygstationen. Ingen skall längre lämnas allena att irra omkring bland magnifika marmorpelare och oräkneliga skyltar utan att kunna ta vara på sig själv. Specialtränade »Ground Hostesses» kommer att aktivt ingripa överallt och dirigera flygresenären från plats till plats för att slutligen se till att han kommer på rätt flygplan. Så till slut en detalj som amerikanarna vinnlagt sig om på ett förnuftigt sätt och som de svenska flygstationerna varmt rekommenderas att ta efter. Nästan överallt på flygplatserna i USA är det trivsamt ordnat för vänner och bekanta att vinka av en person som skall resa. Inne i stationsbyggnaden finns ett stort, smakfullt rum med härlig utsikt över alla flygplanen på plattan. Det är inrett med sköna fåtöljer och kombinerat med bar- och restaurantservering samt — det viktigaste av allt — öppet dygnet om, så att folk, som reser eller anländer på okristliga tider inte behöver känna sig vanlottade. Ja — den moderna flygpassageraren — han skall trivas.

Juney Dillenbeck.



Amerikansk

FLYGAROVERALL

Det finns inga möjligheter att genom en beskrivning åskådliggöra denna overalls gedigna kvalité. Vi bedja Eder därför ta hem en på öppet köp. Ni får returnera den inom tre dagar, om Ni inte tycker om den, och får genast tillbaka Edra pengar — utom returfrakten, den får Ni betala själv. Overallen är sjöskadad. Skadorna bestå av vita saltvattenfläckar, som sakna all betydelse. Den väger nära tre kilo. Förutom till motormän är den lämplig till alla utearbetare, den skinntjocka kvalitén är nämligen så gott som outslitlig. Sändes mot efterkrav. Pris kr. **60**

A.-B. SVENSKA LINNELAGRET

BORÅS - TEL. 16 925



Flyg-

försäkringen

ordnas i



FÖRSÄKRINGS A.-B.

FYLGIA

STOCKHOLM 7

Vi har utfört

de elektriska installationerna inom nedanstående byggnader vid Kgl. Hälsinge Flygflottilj F 15:

Kanslibyggnad, beredskapsbyggnad och brandstation, sjukpaviljong, vakt- och arrestbyggnad, offmäss, uoffmäss, manskapsmäss, matinrättning, skolbyggnad, tygverkstad, furirförläggning, divisionsförläggning och kasern.

AB Söderhamns El. Byrå
P. A. Johansson
Telefon 1950

INDUSTRI-
HUS- OCH
BROBYGGNADER.
KRAFTSTATIONER.

BYGGNADS A.-B. KONSTRUKTÖR
Gävle . Telefonväxel: 8100

Vår gardin- och mattavdelning

står väl rustad då det gäller inredningar.
Allt i manufakturbranschen.
Metervaror i bomull, siden och ylle.

Aktiebolaget
Sjöströms fabriksbod
Söderhamn • Telefon 23 06

UR alla synpunkter *Skoghs*
bör Ni göra Edra inköp av
& Guldsmedsvaror i Guld & Uraffär
Ö. Storg. 25, Söderhamn, **Telefon 2479**

Skocentrum
Köpmangatan 5
Tel. 13 48 Tel. 13 48

MOTORCENTRALEN
Brädgårdsgatan 16 - Söderhamn
Tel. Namnanrop

RÅDHUSKONDITORIET
Telefon 24 57
Goda kaffefrukostar
Gott kaffe - Gott bröd

Vågbro Snickerifabrik
Byggmästare L. E. LARSSON
Postadress: Vågbro, Söderhamn
Telefon: Söderhamn 21 95
Utför byggnadsentreprenader, byggnadssnickerier, butiksinredningar m. m.
Infordra kostnadsförslag!

Berndtssons Café
Resanderum
Vid Centralstation - Tel. 25 08
Rekommenderas
VATTEN och LÄSKEDRYCKER

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

WESTLUND & ERIKSSON
BLECK- och PLÅTSLAGERI
Kungsgatan 33 - Telefon 25 64
Rekommenderas

SVENSKA SKAFTFABRIKEN
Vi tillverka alla förekommande skafttyper
Söderhamn Telefon 23 45

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

TOPPFLOTTILJ I IDROTT

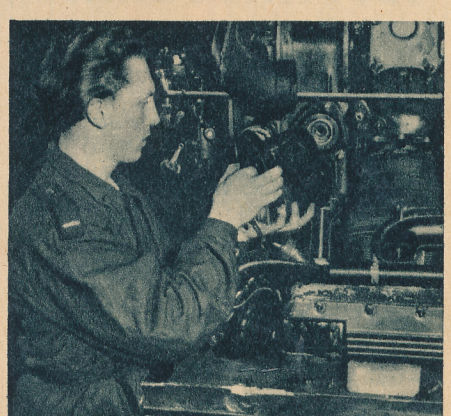
Hälsinge flygflottiljs uppsättning påbörjades programenligt den 1 juli 1945, men det var ingen talrik skara som flottiljchefen överstelöjtnant G. Seth den gången kunde hälsa välkommen — fyra officerare, fem underofficerare och ett 30-tal man, en stab med huvudsaklig uppgift att organisera materialförråden och anställa personal. Sommaren 1946 blev emellertid byggnationen klar och sedan dess har utbyggnaden av organisationen skett i etapper men först i år kan flottiljen sägas bli fullt uppsatt, både beträffande personal och flygplan, jaktplan av typ J 21. Ur skogen och stenbackarna vid Östansjö, 3,5 km sydost om Söderhamn, har efterhand vuxit fram ett flygfält som torde kunna räknas till de bästa i landet samt ett militärt etablissement av modernaste slag. Här finns sålunda varken kaserngård eller kaserner. Manskapet bor i moderna bostadshus där högst åtta man delar rum. Matsalen påminner om en modern lunchrestaurang med självservering med sina småbord för fyra och vanliga stolar. Överallt har man strävat efter en ordentlig rationalisering.

Flygutbildningen har under F 15:s uppsättningstid bedrivits i rätt begränsad omfattning men från och med 1 maj i år intensifieras flygtjänsten. Utbildningen i sommar kommer att omfatta grundläggande jaktutbildning för ett 20-tal officersaspiranter som tidigare under ett år genomgått flygutbildning på Ljungbyhed.

Eftersom F 15 är jaktflottilj läggs huvudvikten i flygtjänsten vid att utveckla de egenskaper som fordras av en god jaktflygare, nämligen flygskicklighet, skjutskicklighet och målspaningsförmåga. Genom övningar enskilt och i förband uppövas flygarnas uppfattningsförmåga och omdöme i luftstrid. För skjutning mot markmål disponeras en idealisk skjutplats vid Långvinds bruk och vid skjutning mot luftmål är skjutplatsen förlagd utanför kusten norr om Prästgrundet.

Den tekniska tjänsten har fått väsentligt utökad omfattning i den tekniska personalens utbildningsprogram och utbildningstiden för en fullgod mekaniker närmar sig numera fem år. Att fordringarna på tekniska förkunskaper ökats bevisas också av att som mekanikerelever antas endast ynglingar som genomgått en tvåårig verkstadsskola eller har motsvarande praktik.

Vid flottiljen är det även ordnat med







Den moderna flygmaterielen ställer höga krav på den tekniska personalen och det fordras nästan fem års utbildning för att bli en fullgod mekaniker. Verkstads- och marktjänst på F 15 (nedan t v och ovan). — På fritid bygger man glidflygplan (t h).

fritidssysselsättning bl a i motorlära och matematik och ett 30-tal gossar sysslar för närvarande med att på fritid bygga ett glidflygplan som de i sommar själva skall flyga som förträning till segelflygutbildningen. I samband med fritidsverksamheten kan också framhållas att idrottsintresset är mycket stort samt att F 15 trots sin ungdom redan visat sig som bästa flottilj i allmän idrott samt som tvåa i de nyligen anordnade flygvapenmästerskapen i vinteridrott. Men så är också flottiljchefen ett gått föredöme ty de senaste två åren har han erövrat flygvapenmästerskapet i fälttävlan.

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

K. Perssons
UR- & OPTISKA AFFÄR
Köpmangatan 5 - Telefon 21 74
Rekommenderas

Café Hörnans
MATSALAR och RESANDERUM
Rekommenderas
Tel. 10 14 Söderhamn Norralag. 15

ANNONSERA I
FLYG



Glaspärlor

brukade vår barndoms forskningsresande ha med sig för att vinna den infödda befolkningen när de trängde fram genom outforskade djungelområden. Det där systemet lever tyvärr kvar även i våra dagar och i våra egna högt civiliserade landamären. Enda skillnaden är att man inte nu längre skänker bort glaspärlor till dem vilkas hjärta man önskar vinna utan i stället har man övergått till det mänskligetens gissel som kallas reklamartiklar.

Varje människa

som druckit för några tusen kronor om året på en Sararestaurang får — enligt vad jag genom hörsägen erfarit — en liten almanacka som present av källarmästaren på stället ifråga. Många kunder ser smickrade ut vid mottagandet och tänker inte på att de fått betala den lilla skriften med en summa som gör den till en av världens dyraste böcker — nästan i klass med Codex Argenteus, den berömda silverbibeln, eller den första »stenograferade» shakespearupplagan.

Flygbolagen världen runt

är faktiskt ganska svåra med just de där reklamartiklarna. Hur många plånböcker, tvålpapperkartonger, kolorerade vykort, cigarrettändare, nagelfilar, rakblad, rakhyvlar, pennknivar, tandpetare, askkoppar, portmonnäer, notesblock, tryckpennor, skohorn och reklamcigarretter med bolagets namn som en ordinär flygpassagerare får motta under några års flygning på de internationella luftlinjerna låter sig inte räknas.

Personligen

är jag emot alla de där glaspärlorna. Om jag köper en flygbiljett vill jag ha snabb befordran och perfekt service men jag har aldrig begärt att få bli uppvaktad som en vänligt sinnad negerhövding med diverse husgerådsartiklar.

Tänk bara hur hemskt

det vore om konduktören på SJ-tåget mellan Alvesta och Lund kom och delade ut små presenter till passagerarna. Man skulle omedelbart börja misstänka att allt inte stod rätt till: att Statens Järnvägar krävde någon favör och att de sökte köpa sina passagerares sympatier.

Reklamartiklarna

kanske hade sitt berättigande på den tiden flyget var ungt och trafikflygets män drog ut för att vinna de okunniga infödingarna, d v s den föga flygsinnade allmänheten. Men nu borde tiden verkligen vara inne för all världens flygbolag att slopa grannlåterna — kunde det inte bli ett IATA-beslut på den saken?

Min hustru

är också förtvivlad över alla de där presenterna man kommer hemsläpande med efter en eller annan rundresa i Europa med olika flygbolag. Hon påstår att jag skräpar ned hela hemmet och dessutom tycker hon det är så förbaskat orättvist att gåvorna nästan alltid består av herrartiklar — varför får man aldrig någonsin läppstift, puderdosor och nylonstrumpor? undrar hon.

Nej, man får verkligen hoppas

på kraftåtgärder mot reklamartiklarna. Men innan de nya bestämmelserna träder i kraft skulle jag hemskt gärna vilja komma över en sådan där förgylld rakhyvel i ett etui klätt med blå sammet som ett bolag delar ut till särskilt aktade stamkunder. Dessutom behöver jag byta min gamla cigarrettändare som krånglat rätt mycket på senaste tiden, mot en av den där nya ungerska typen.

Red Top.

Flygvärdinnecertifikat

har utfärdats för Margit Gunvor Ahlberg, Vera Gunhild Aleman och Ann-Margret Backman, samtliga Stockholm.

RÄTTELSE

Ett fel hade insmugit sig i en bildtext till Dillenbecks artikel »USA-Flyg i dag» i förra numret. På skiss 2 skall sektion 1 och 2 byta plats.

Halmstad

Äkta danska bakverk få Ni njuta till en kopp kaffe eller te hos

Danska Konditoriet

Storgatan 37 - HALMSTAD - Telefon 6 69

● **Beställningar emottagas tacksamt** ●

A.-B. Janne Richardson, Halmstad

Tel. Namnanrop

Filial i Falkenberg - Tel. 6 96, 8 96

Specialitet: Motorrenoveringar Cylinder- o. vevaxelslipning, lagergjutning

Lager av: Kolvar, kolvbultar och ringar Reservdelar och tillbehör

Gengasaggregat »Källe» och »Bolinders»

★ **Service och reservdelar för samma** ★

Linköping

Martin Ängquist A/B

FÄRGERI & KEMISK TVÄTT

Storgatan 34, Linköping

Telefon 220 47

Luleå

ÄT GOD MAT I TRIVSAM MILJÖ

***konsum* Restaurangen**

LULEÅ Telefon 14 15

Baren nedre botten Öppet: vard. 8—22 sönd. 12—22

Restaurangen 1 tr. Öppet: vard. 11—22 sönd. 12—22

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

Gynna

VÅRA ANNONSÖRER!

Norrköping

Östra Cykelaffären

HELGE LINDQVIST

Hospitalsgatan 44 - Telefon 231 09

Försäljer: **HERMES, GRIPEN, BRICENT**

Delar och tillbehör - Sportartiklar

Reparationer

G.A.ANDERSSONS

MEK. VERKSTAD

Hantverkaregatan 7 - Norrköping

Telefon 239 43

Tillverkare av höj-, sänk- och vridbara kontors- och fabriksstolen »STARK» i fyra modeller

FLYG

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. Hans Andersson » 21 02 38

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

Trafikflygarecertifikat (C)

har utfärdats för Valter Leander Frimodig, Göteborg; Stig Erling Holmgren, Norrköping; Lars Erik Tore Jonsing, Boden; Karl Gösta Karlsson, Norrköping; Johan Tore Strindberg, Norrköping.

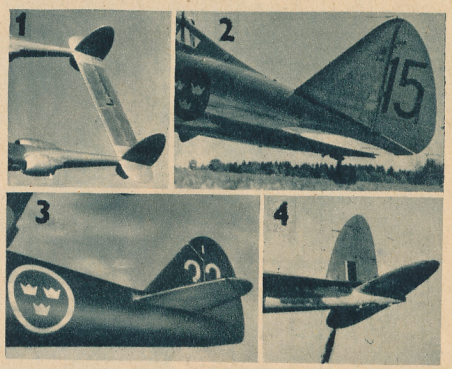
Och **trafikflygarecertifikat B** har utfärdats för följande: Bengt Olof Håkan Arvidsson, Kalmar; Stig Lennart Bellvik, Göteborg; Bengt Birger Bengtsson, Västerås; Bengt Bylander, Stockholm; Johan August Börje Danielsson, Bölebyn; Esbjörn Waldemar Edman, Uppsala; Karl-Erik Eriksson, Ängby; Lars Gustaf Hellberg, Stockholm; Sven Olof Hjalmarsson, Stockholm; Nils Gösta Holmer, Karlstad; Sven Gustav Höglind, Stockholm; Sten Birger Jahnmatz, Stockholm; Karl Lennart Johansson, Västerås; Rolf Bertil Lindquist, Adolfsfors; Per Olof Lennart Lundin, Malmköping; Paul Åke Herman Mattsson, Hejde; Karl Ivar Nilsson, Nyköping; Bengt Nyman, Åshammar; Erik Sture Mauritz Persson, Smedslätten; Kjell Gustaf Pettersson, Järpen; Nils Ruben Rydheim, Stockholm; Sten Lennart Wilhelm Sollenberg, Härkeberga och Sune Ivarsson Wallerström, Såtenäs.

Privatflygarecertifikat (A: 2)

har utfärdats för Olof Sigvard Bengtsson, Varberg; Frans Henry Bohlin, Göteborg; Adolph Magnus von Brömssen, Stureby; Erik Olov Ekstrand, Åkeshov; Karl Erik Fernander, Uppsala; Per Arne Louis Forsberg, Malmö; Tore Hugo Paulus Gustafsson, Karlsborg; Gunnar Sture Haglund, Hofors; Nils Ture Hanzén, Holmsund; Eskil Gunnar Valdemar Lönnäs, Jönköping; Carl Hugo Wilhelm Max Nebel, Malmö; Moody Vilhelm Rune Pettersson, Gnesta; Lars Emil Sandblom, Uppsala; Lennart Arne Olof Segerfeldt, Stockholm; Rolf Lennart Sundqvist, Halmstad; Bernt Gillis Unger, Ljusdal; Gunnar Westin, Härnösand, och Elis Olof Wirén, Ljungbyhed.

VILKA ÄR PLANEN?

Denna gång gäller det att lista ut till vilka flygplan de nedan avbildade stjärtpartierna hör. När Ni löst det kan Ni skicka in svaren till FLYGs redaktion, Tegnérgatan 35, Stockholm, och förutom denna adress skall det stå »Bildpristävling 7» på kuvertet. En tia och tre femmor vinkar.



LÖSNING TILL »BILDPRISTÄVLING 4»

1) J 22, 2) J 28 Vampire, 3) J 21, 4) J 26 Mustang.

1:a pris, 10 kr: Dennies Lundberg, Fack 22, Hultsfred.

2:a—4:e pris, 5 kr: Gösta Ohlsson, Valleslätt, Rölanda, Göran Eriksson, Apelgatan 8, Norrköping, och Åke Classon, Box 4160, Falun.

Segelflygcertifikat (S)

har utfärdats för Olof Oskar Åke Andersson, Karlsborg; Nils Ingmar Karlsson, Malmö; Karl Ingemar Lennström, Stockholm; Kurt Åke Harald Lindström, Holmsund; Lars Torvald Rudbjer, Karlsborg; Lars Yngve Westlund, Norrköping, och Anders Kristofer Arne Östnäs, Luleå.



Stockholm

BLOMQUIST BILVERKSTAD
Norra Stationsgatan 17 B
Telefon 33 90 95

RÅLAMBSHOV
VIN- och ÖLRESTAURANT
Norr Mälarstrand 76
Telefon 50 57 75
LUNCH - MIDDAG - À LA CARTE
Rekommenderas
Uppmärksam betjäning

Nils F. Granlund FINBAGERI
Åsögatan 194 - Tel. 43 06 08

RIVIERA
BLOMSTERHANDEL
Biblioteksgatan 4, Stockholm
Tel. 11 78 50, 21 18 96
REKOMMENDERAS

Urmakare J.W. Grönbäck
Innehavare E. Gustavsson
Malmtorgsgatan 5 Telefon 11 42 11
— Grundad 1797 —
Rekommenderar välgjorda UR
Emottager alla slags ur till reparation och verkställer uruppdragningar

ORRES SVETSNINGSVERKSTAD
Folkungagatan 139
Utför alla slags arbeten i branschen

MÅLERIFIRMA
MARTIN ÅKERSTEDT
Inedalsgatan 17 Telefon 50 35 42
S:t Eriksgatan 29 Kontor 50 63 08
Arbeten utföras
FACKMÄSSIGT och NOGGRANT
Infordra kostnadsförslag

Emma Johanssons Kafé
Flottbrovägen 21
Tel. 53 96 11
ST. ESSINGEN

Stockholms närhet

H. LILJEGRENS
CYKELAFFÄR
Tranebergsvägen 43
Telefon 25 05 17 — Traneberg
REKOMMENDERAS

GRUS & SINGEL
Sven Karlsson, Lindalen
Stockholm 20
Tel. Grustaget, Älta 2 66
Bost. Älta 3 66

A. GILLBERGS ÅKERI
Tappström - Drottningholm
utför transporter med lastautomobiler i mån av tillgång på vagnar
Telefon Tappström 49

DALARÖ-VARVET, VADVIKEN
GÖSTA PETTERSSON
Telefon Dalarö 1 33

SPÅNGA JÄRN- och FÄRGHANDEL
Telefoner 36 00 70 - 36 29 03
God vara till rätt pris!

ROSLAGSBAGERIET
TÅRTOR och SMÅBRÖD
Rekommenderas
Telefon Åkersberga 45
ÅKERSBERGA

JAKOBSBERGS
RAK- & FRISERSALONG
Allévägen 29
Tel. Jakobsberg 69
Rekommenderas

Manufaktur och Sybehör
I VÄLSORTERAT LAGER
hos
N. E. JACOBSON - DALARÖ
Telefon Dalarö 23

TUNA HANDEL
(Sven Berggren)
TUNA GÅRD
TEL. ÖSTERSKÄR 1 22 och 2 41

VIGGBYHOLMS VED- och KOLAFFÄR
Inneh. Gösta Jacobsson
Viggbyholm Tel. 56 01 71
VED, KOL och KOKS
i såväl parti som minut
Körningar med bil

GÖR ETT BESÖK HOS
Konditori IWO
Bromma Kyrkväg 472 (inv. Bromma kyrka)
Gott kaffe, goda wienerbröd och läckra bakelser samt choklad och läskedrycker. Gillestuga uthyres till föreningar och sammankomster.
Öppet kl. 9—22 Telefon 37 22 03
INGA JOHNSSON

Västerås

Gör Edra inköp av Specerier m. m. hos
ERNSTRÖMS SPECERIER
Engelbrektsgatan 5 Tel. 302 74

Uppsala

Vi utför körslor av alla slag med ett flertal Lastbilar
Vänd Eder med förtroende till
S. Almlöfs Åkeri
Nybygget - Uppsala
Tel. 317 35 Tel. 347 35

PRENUMERERA PÅ *FLYG* NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING


Där det finns Flyg
finns det SHELL
SHELL