

Flyg

SNABB HERRE

Paul Mantz, den amerikanske racerpiloten, förbättrade nyligen det amerikanska kust-till-kust-rekordet för enmotoriga propellerdrivna flygplan genom att flyga från Californien till La Guardia på endast sex timmar och sju minuter. Mantz flög samma Mustang med vilken han segrade i förra årets Bendix Trophy-tävling.



Nr 9
1947

FLYGANDE COWBOYS
SK 16:s STAMTAVLA

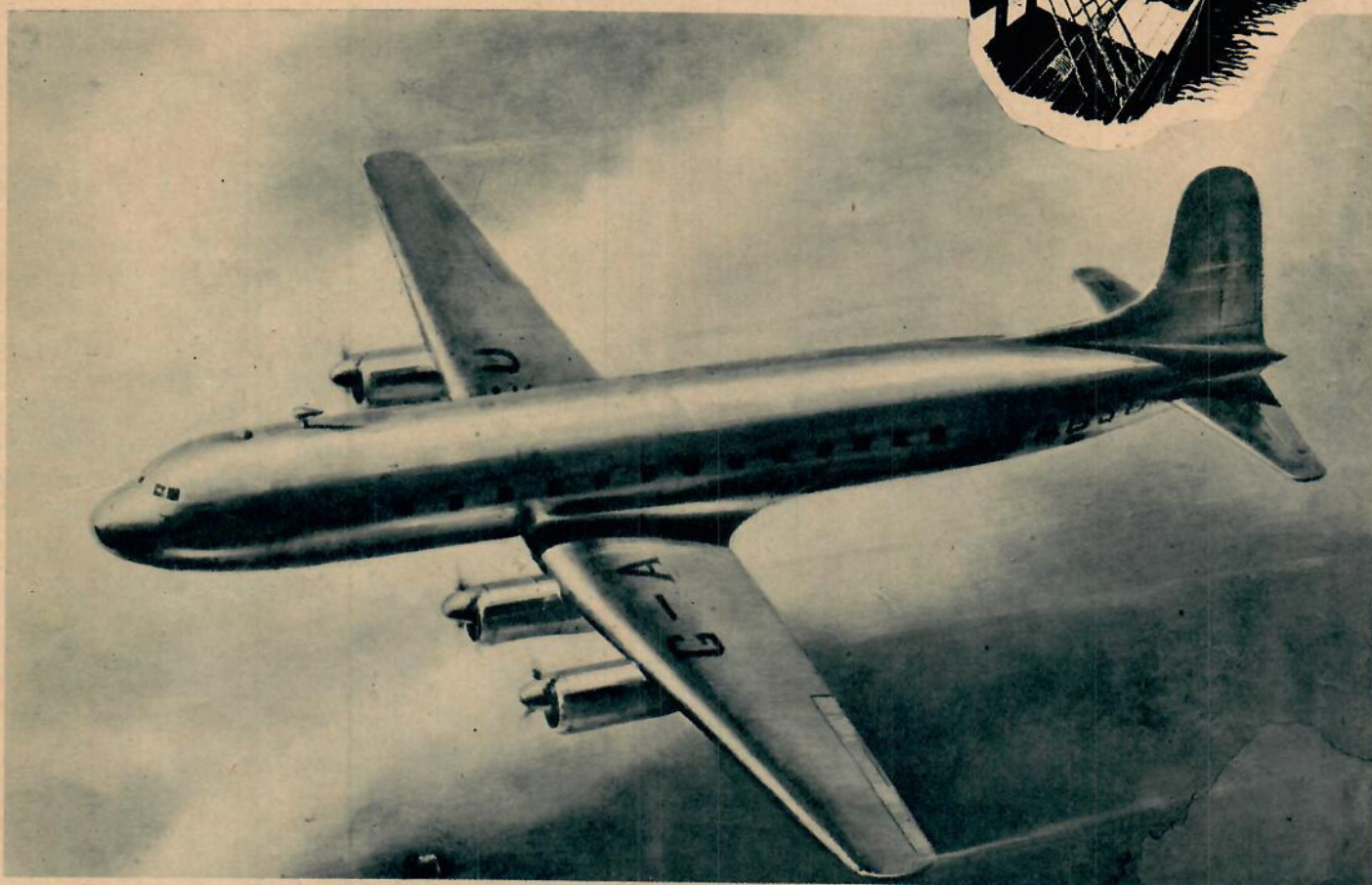
45 öre

I Norge 60 öre

I Danmark 85 öre

Hur blir jag flygmekaniker?

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



ett superplan
från fabriken



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



CURTISS XP-55 "Ascender" (1943)

Ensigtigt jaktplan

Tillverkare: Curtiss-Wright Corporation, Airplane Division, St. Louis, Mo., USA.

Bland den serie amerikanska plan som experimentellt framställdes under kriget men inte kom till serieproduktion återfinns även Curtiss »Ascender» («Klattraren»). Det första atkastet gjordes redan 1939 och första prototypen flög den 13 juli 1943. Sammanlagt tre provplan byggdes och en mängd flygprov har hunnit avverkas.

Planet var helt i metallkonstruktion. Motorutrustningen bestod av en 1275 hk Allison V-1710-5 (F2R) tolvcyldrig vätskekyld V-motor vilken drev en Curtiss Electric trebladig propeller. Denna kunde kastas för att föraren vid ett eventuellt fallskärmsutsläpp inte skulle skadas av densamma. Luftintaget till kompressorn var placerat i hjälpenan ovanpå motorhuven och vätskekyllaren i motsvarande fena på undersidan.

Längst fram i nosen fanns en stabilisator men om den gjorde skal för detta namn är diskutabelt. Den var endast aerodynamiskt balanserad med ett par utskjutande spröt och planet var mycket känsligt för dess utslag. Tack vare denna »stabilisator» kunde planet inte flygas »Hands Off» utan fordrade ständigt övervakning. Vandbarheten var emellertid mycket god och som namnet anger var stigförmågan inte heller så dålig! Det har aldrig sagts varför typen inte serieproducerades.

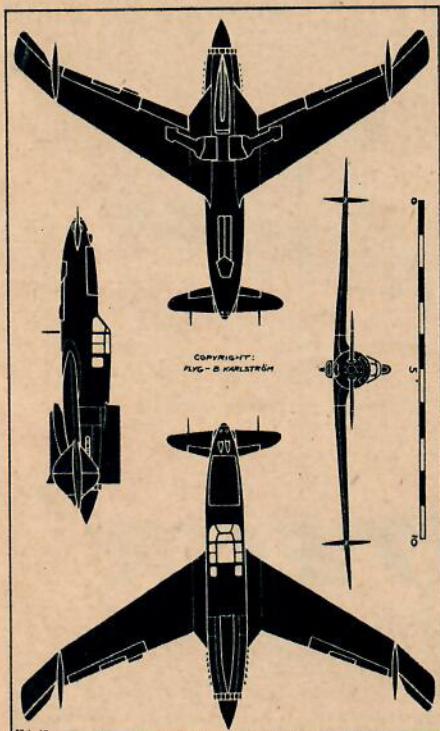
Data:

Spännvidd: 12,48 m.

Längd: 9,16 m.

Maxhastighet: »Över» 650 km/t.

Beväpning: Sex 12,7 mm ksp i nosen eller två 20 mm akan och två 12,7 mm ksp.



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: Vem har agenturen för Globe Swift i Sverige?

Svar: AB Aros-Flyg, Västerås.

Fråga: Jag är närsynt och använder glasögon (—2, —2,5, tillfälligt bruk). Med dessa har jag full syn. Får jag segelflyga?

A. U. H.

Svar: Kan endast avgöras av en flygläkare.

Fråga: Hur mycket är det nu gällande officiella absoluta världsrekordet för hastighetsflygning?

U. A.

Svar: 991 km/t.

Fråga: 1) Vad kostar flygutbildningen vid Allebergsskolan med en SG 38? 2) Vad kostar fullständig utbildning och certifikat med ett flygplan av typ Klemm 35? 3) Bär det billigare om man är med i KSAK? 4) Anställer ABA eller SLLA elever eller vart skall man vända sig för att få anställning vid något av flygbolagen?

Rölandabo.

Svar: 1) En A-kurs kostar omkring 80 kr. 2) Utbildning till A-2-certifikat kostar ca 1 600 kr. 3) Nej. 4) Sätt er i förbindelse med ABA:s personalkontor, Bromma Flygplats.

Fråga: Jag vore tacksam att få veta hur man kan bli segelflygare för att få segelflyga.

Flygintresserad.

Svar: För att få segelflyga måste man vara fyllt 15 år.

Fråga: 1) Hur stora är en korrespondentutbildad flygteknikers utsikter att klara sig i ko k rressen med flygtekniker som är utbildade på annat sätt. 2) Hur stora är löneförmånerna för en flygmontör respektive flygmekaniker?

R. S-ström.

Svar: 1) Denna fråga är svår att besvara eftersom det i stor utsträckning beror på Er egen energi huruvida Ni genom Era självständiga studier kommer att erhålla den erforderliga kompetensen. Visserligen innebär i ex en statlig ingenjörsexamen en viss merit men vi är också övertygade om att en arbetsgivare kommer att uppskatta Era korrespondensstudier eftersom genomförandet av en dylik kurs redan i och för sig bevisar att Ni har både energi och framåtanda. 2) Löneförmånerna för en flygmekaniker är reglerade enligt avtal och beroende av åldern och den tid vederbörande arbetat inom yrket. Som exempel kan vi ta en mekaniker, som är 20 år och har arbetat 3 år inom yrket. Hans lön uppgår till 1:45 per timme plus index som för närvarande utgör 20,7 procent.

Fråga: 1) Hvilken utbildning må en ha för att bli flygare? — 2) I boken »Norge på frie vingar» leste jag: »...og i full fart bar det i 0-meters höjde over Kanalen.» Hva menes med det? — 3) Hva er det hurtigste propellerdrevne fly i verden og hvor mange km/t gjør det?

Tore Franske.

Svar: 1) För att bli privatflygare fordras att Ni genomgår en flygkurs med ett stipulerat antal flygtimmar vid någon godkänd flygskola. — 2) Den norske författaren menar tydligen att det »bars» av på absolut lägsta höjd. Hans uttryck »0-meters höjde» bär dock inte tas bokstavligen. — 3) Världens snabbaste propellerdrivna flygplan är enligt samstämmiga uppgifter det tvåmotoriga amerikanska jaktplanet North American P-51 Twin Mustang som lär ha en maxhastighet på inte mindre än 790 km/t. Alltså inte P-51 som Ni föreslog.

Ert påstående om att uppgiften i vår spalt »Vad vet ni om flyg» rörande antalet motorer på Heinkel He 177 inte skulle vara riktig är fel. Planet i fråga har verkligen fyra motorer av typ DB 605, men dessa är placerade två och två i de båda motorgondolerna.

KSAK-nytt

har flyttats till sidorna 29-30!

SEGELFLYG- INSTRUKTÖR

välmeriterad, anställes under tiden 1/5—1/9. Närmare upplysningar pr tel. »Tuppen» Ing. Kipp eller Norrköpings Flygklubb, Norrköping.

22-ÅRIG BILREPARATÖR

med 4 års praktisk och teoretisk utbildning, jämte påbörjad flygteknisk ingenjörskurs vid NKI-skolan, önskar plats vid ett flygföretag för praktisk utbildning. Svar med löneuppgift till Alvar Bengtsson, Hulebäckseröd, Margretetorp.

1 st. Flygmotor Pratt and Whitney, typ Hornat T2E,

1 st. Flygmotor BMW 132 A

till salu

AB NORRLANDSFLYG, LULEÅ

SPORTFLYGPLAN

GV 38 säljes billigt med skidor och tillbehör, samt gällande luftvärdighetsbevis, då landningsstråk saknas. Svar till Anders Hansson, Kärvsåsen, Tel. 420 70.

SVENSK

FALLSKÄRMS-TJÄNST

Linköping, Telefon 221 24

Specialfirma för fallskärmar

Anlita vår års-service!

Allt för flygintresserade

Begär vår katalog!

AEROTJÄNST

Malmö 3

Tel. 74666

Ädelmetall A.-B.

MALMÖ

Tel. 28 346, 26 219

Försäljer GULD,

SILVER, PLATINA

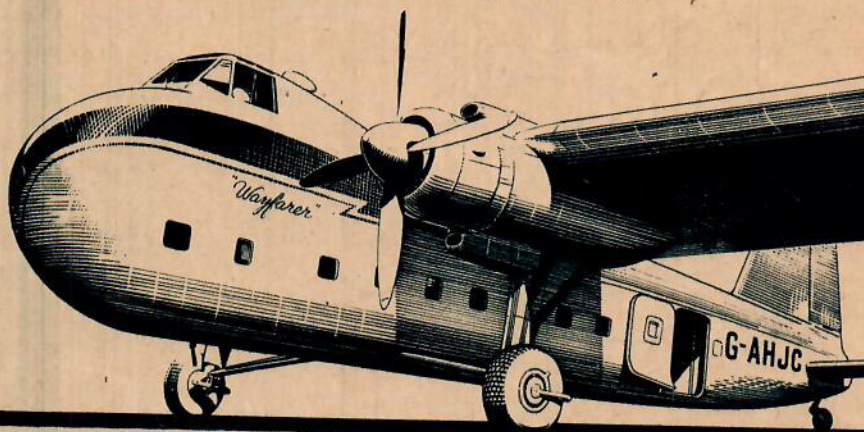
samt legeringar

härav för tekniskt bruk

SILVERSLAGLOD FÖR
HARDLÖDNING

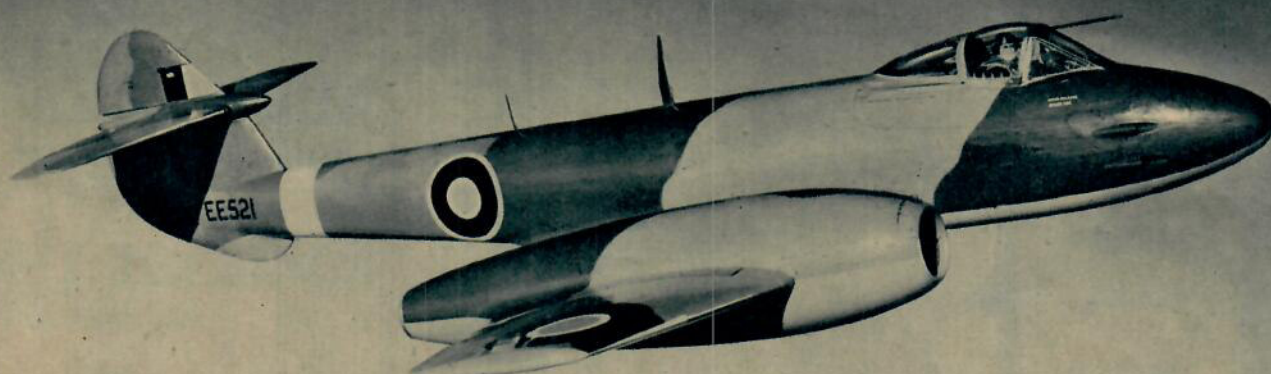
Konstruktörernas kompetens ger passagerarna förtroende

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.



THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED, ENGLAND
 REPRESENTANT I SVERIGE: MR. A. REICHEL, SYNÄLSVÄGEN 14, RIKSBY, STOCKHOLM

*Snabbaste flygplan i bruk just nu och det enda
 plan, som någonsin flugit 1000 km. i timmen*



GLOSTER METEOR

ROLLS ROYCE DERWENT ENGINES

GLOSTER AIRCRAFT (BRANCH OF HAWKER SIDDELEY AIRCRAFT CO., LTD.)



Teckningen ovan som föreställer det ryska störbombplanet TU-2 är utförd i blyerts och konstnären heter P. v. Svetlick, Helsingfors. Han tävlar i klass A. — Nedan: Denna dykande J 21R är tecknad av Jan-Olof Berglund, Lundsberg. Han går i Lundsbergs skola, klass 4a, och tävlar i klass B.

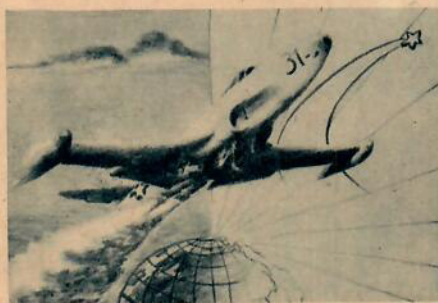
SLUTSPURTEN BÖRJAR!

FLYG:s teckningstävlan börjar närma sig slutet, det är endast två veckor kvar till sista inlämningsdagen den 10 maj, så nu gäller det att verkligen sätta fart på pennorna för dem som vill vara med. Travena av insända bidrag blir högre för var dag. Bland de tävlande märks även flera av fjolårets »namn», och vi kan redan på förhand lova att konkurrensen kommer att bli mycket hård. För att ge de tävlande en uppfattning om i vilket sällskap de hamnat har vi åter publicerat några stickprov. Ni som ännu inte skickat in Edra bidrag, fatta papper och penna och sätt i gång, men gör det fort, ty sista dagen att lämna in bidrag är redan den 10 maj. Fullständiga tävlingsregler var publicerade bl a i nr 7 av FLYG.

Gloster Gladiator ritad av Ib Rasmussen, Set Knuds Gymnasium, Odense, Tävlingsklass A.



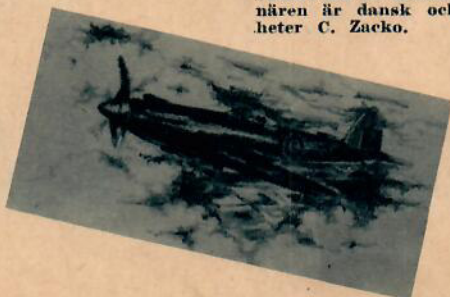
En lika elegant som originell teckning av Shooting Star. Den är gjord av 19-åriga bilmekanikern Stig Rydman, Håslöv.



Att det finns verkliga förmågor i B-klassen ger teckningen här nedan ett bra bevis på. Konstnären till Ju 88:an heter Eric Lillius, Karlstad.



Arne Ekholm i Härnösand är en av de få som skickat in helikopter-teckningar. T v hans i trevligt blyertsmanér utförda Sikorsky S 518. — Nedan: En elegant utförd teckning av Seafire Mk 47. Konstnären är dansk och heter C. Zacko.



2 BRA MODELLER

PROPELLERDRIVNA, BALSATRÄ,
FÄRDIGA DELAR



TUMMELITEN

Stavmodell för nybörjare. Mycket lättbyggd.

Byggsats 2: 15



FANTOM

Kroppsmodell med mycket goda flygegenskaper.

Byggsats ... 5: —

BALSALIM, snabbtorkande 0: 48
Portokostnad tillkommer.

WENTZELS

Apelbergsgatan 48
STOCKHOLM

"MUSTANG"

kvalitetsslim för modellbygge. Rekvirera i dag. Alla hobbycirkel erhålla 10 % rabatt. Se priserna nedan. Ifyll och insänd kupongen. Förpackas i glasburkar.

.. st. 250 gr., .. st. 500 gr., .. st. 1/1 kg.
Pris resp. 3:—, 5:—, 10:— kronor.

Namn

Adress

Poststation

FIRMA R. ANDERSSON
Postadress: Vintrosa

CESSNA LEDER - CESSNA LEDER

AMERIKANSKA

FLYGAREMBLEMET nu i Sverige,

med graverat licensnummer för

**GLIDER PILOTS
SEGEL PILOTS
MOTOR PILOTS**



PAT. APPL. FOR
WITH YOUR LICENSE NO.

märket som kontakter flygfolket över hela världen

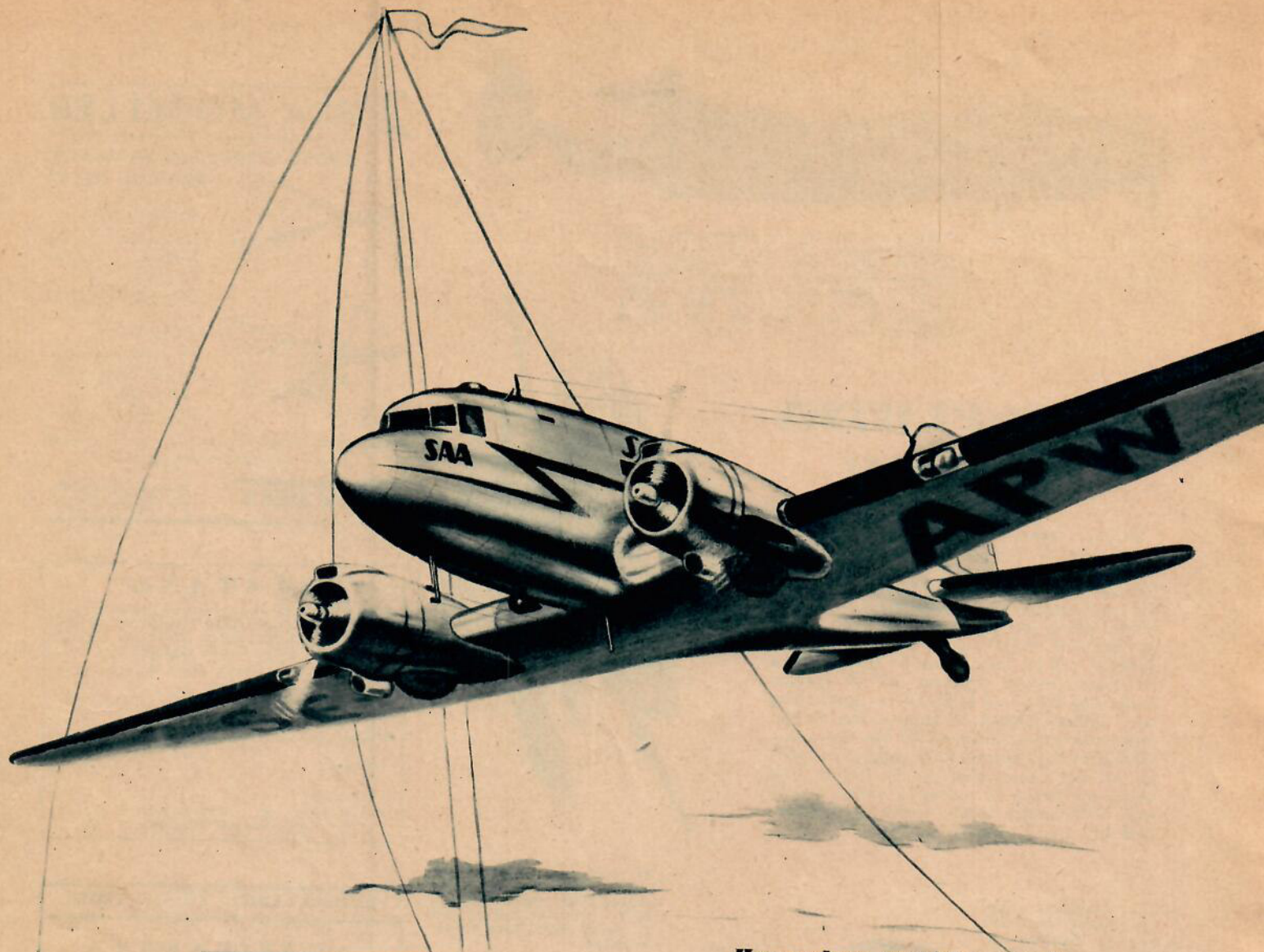
Rekvirera märket i dag med angivande av licensnummer, kostnaden kr. 15:- insättes på postgiro 88779

AB GÖSTA FORSLUND AVIATION

FACK 10.

STRÖMSBRO.

CESSNA LEDER - CESSNA LEDER



Semesterkryssning i luften

Nu har alla möjlighet att resa ut på en härlig flygsemester. Genom den nya typ av flygresor — gruppresan — som SAA införde redan förra sommaren blir priset per person mycket lågt.

En resa med flyg förlänger ju också den knappt tilltagna semestern med flera dagar.

Hur ordnas en sådan resa?

Enklaste sättet att ordna en gruppresa är att tala med Edra kamrater på arbetet eller i den klubb eller förening Ni tillhör och komma överens om att resa till — ja välj själv: Paris, Rivieran, London, Portugal, Italien, Schweiz...

Beställningar mottagas för grupper från 5 upp till 20 personer.

På målet direkt!

Färden går direkt på det mål och vid den tidpunkt som Ni själv bestämt. Snabbt och bekvämt utan onödiga uppehåll kommer Ni till bestämmelseorten. Flygningarna utföres under samma betryggande säkerhetsbestämmelser som gälla för linjeflyget.

Nu är det dags...

Redan nu bör Ni ordna för semestern. Reservera plats i tid, då har även SAA större möjlighet att ge ett lägre pris. Tala med Eder resebyrå om en SAA-gruppresa eller vänd Eder direkt till SAA, trafikavdelningen, Mäster Samuelsgatan 18, Stockholm. Tel. 23 50 80.

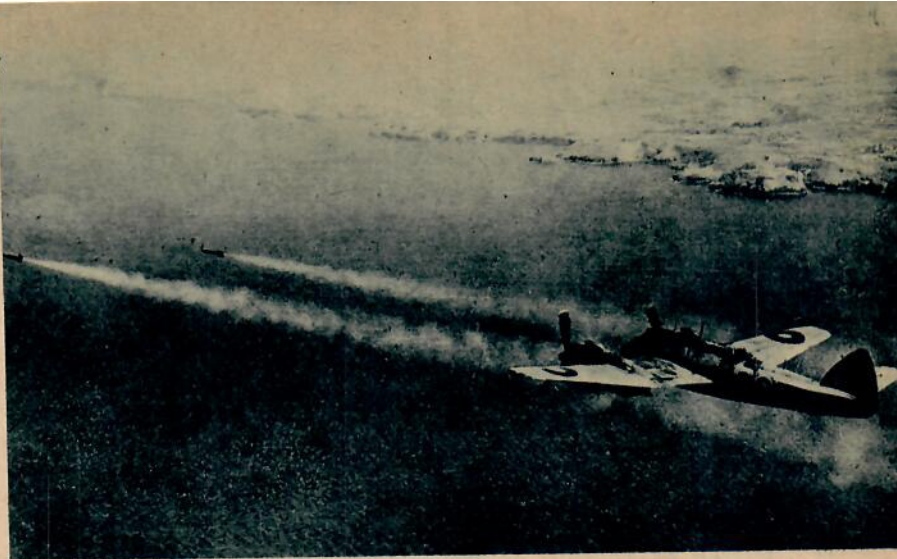
SAA-SKANDINAVISKA AERO AB



Flyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

Nr 9. Årg. 25 • 24 april—7 maj 1947



W. KLEEN:

EN MISSRÄKNING

Överbefälhavarens förslag till försvarsordning innebar icke den genomgripande modernisering av krigsmakten som man hade hoppats, utan endast obetydliga förändringar på den i panikstämning hopsnickrade försvarsordning som bär general Thörnells militära signum. Ingen utomstående, som känner den nuvarande ÖB:s föregående, kunde ana att han ville — åtminstone för en tid — konservera den konservativa företrädarens verk.

Principen *vänta och se* kan teoretiskt försvaras. Men hur länge skall man vänta, och hur länge skall man se, innan man är beredd att handla? I vissa avseenden har man sannerligen sett tillräckligt mycket för att inte behöva vänta längre. Man hajar till när man ser att ÖB vill i linjeflottan behålla fem artillerifartyg och lika många i reservflottan, man häpnar när man läser marinchefens utläggningar om ett marint djupförsvar på våra flygstrategiskt sett trånga farvatten. Nog har man sett tillräckligt mycket av artillerifartygs möte med flyg för att kunna dra slutgiltiga slutsatser beträffande krigföringen på de oss omgivande vattnen. Hur är det möjligt att på detta sätt först se och sedan bortse från vad man sett?

Det bör inte ha undgått någon som betraktat det andra världskrigets händelser, att flyget är offensivvapnet nr 1, att det utgör ett dödande hot mot hemorten, att det är förutsättningen för framgång i lantkriget, och att det vunnit en förintande seger i striden mellan flotta och flyg. Slutsatsen kan tyckas ligga nära till hands: *vi måste så fort som möjligt skaffa oss ett starkare försvarsmedel mot detta nya anfallsmedel. Detta försvarsmedel heter flyg, närmare bestämt jaktflyg.*

Det finns fyra sätt för en angripare att anfalla Sverige: Luftanfall mot hemorten, luftinvasion, kustinvasion och gränsinvasion. Flyget är det verksamaste försvaret mot de tre förstnämnda anfallsmetoderna och har betydelsefulla uppgifter att fylla vid försvaret mot gränsinvasion. Armén delar med flyget försvarsuppgifterna i de tre sistnämnda fallen. Flottan kan teoretiskt fylla en uppgift endast i ett enda fall, kustinvasionen, men praktiskt blir dess främsta uppgift att gömma sig undan angriparens flyg. Till saken hör att kustinvasion kan försökas endast under »sommarmånaderna».

Man frågar sig då om det är väl använda pengar att i fredstid lägga ned årligen 162 miljoner kronor på marinen. Vem har det moraliska modet att besvara frågan jakande?

Hur ställer sig nu ÖB:s förslag i jämförelse med den nu gällande 1942 års försvarsordning? Vi skall ange relationstalen med utgångspunkt från talet 100 för nuvarande organisation.

Arméns operativa enheter, uttryckta i personalstyrka: 105.

Linjeflottans tonnage: 91,5.

Antalet krigsflygplan: 106,3

Är verkligen dessa tal ett uttryck för krigserfarenheterna?

Nej, de är ett uttryck för missräkning, för att icke säga felräkning. Nog kan man »redan» nu räkna riktigare än så! Det är utmärkt att jakten ökats i förhållande till övriga flygslag, likaså att vi skall få en nattjaktflottilj. Men det är inte tillräckligt. Låt oss få mera jaktflyg och mindre fartyg! Vi behöver mycket jakt men inga artillerifartyg.

Ett glädjeämne

När vi är försjunkna i dystra betraktelser över vår efterblivenhet på försvarets område upplyses den mörka horisonten av ett ljus från en fladdrande brand. Det är den brännbara oljan som fattat eld, i vilken den senare — vi vågar inte säga sista — oljeutredningens betänkande förbränts.

Det blir intet oljemonopol, vi får ingen svensk Rockefeller i miniatyr, fastän kandidat till posten icke saknats.

Vi får således behålla vår billiga olja i högklassiga kvaliteter samt vår utmärkta service i bensinmackar och på flygfält. Man har tydligen funnit det ogörligt att få amerikanerna att låna oss 100 miljoner för att köra amerikanska oljebolag ur riket, man har lika tydligt fått klart för sig att de presumtiva utkastade inte precis skulle gynna ett svenskt oljemonopol med billigare priser.

Och till slut ett klipp ur *fashionable news*: hr Folke Thunborg har avrest till Italien för att importera italienare till Sverige. Tänk vad den mannen är mångsidig!

När jag tecknade min försäkring i Trafik betalade jag 294 Kr.

Nu BETALAR JAG endast 118 Kr.



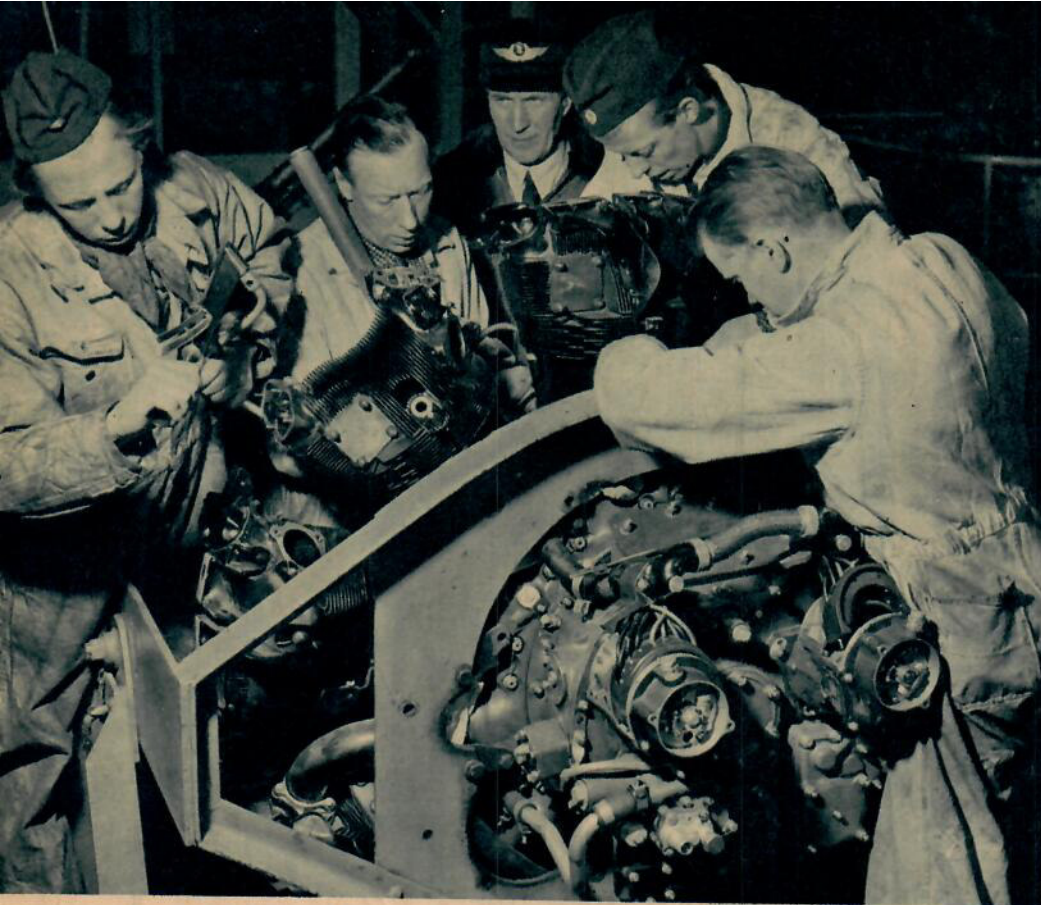

Detta tack vare 60 % lägre försäkringspremie. Utom avtalsmässig rabatt efter 4 skadefria år (50 %) lämnar nämligen Trafik som vinståterbäring ytterligare 10 % rabatt å vagnskade-, stöld- och brandförsäkringspremien vid fullständig försäkring. Trafik fullföljer härmed sin liberala premiepolitik.

Vår vinst — Er vinst

FÖRSÄKRINGSBOLAGET
TRAFIK

Specialbolag för trafikrisker

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



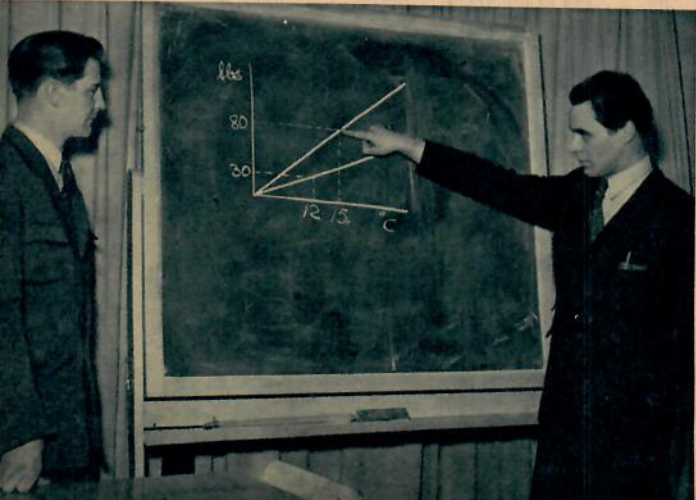
Det tar sin tid att komma underfund med en flygmotor. Här försöker DC-3-eleverna Sven Sjöberg, Georg Andersson, Nisse Sundin och Karl Olsson att sätta sig in i dess hemligheter. I mitten instruktören och ABA-veteranen startmästare Sigurd Malm. — Nedan: Man måste vara verkligen flygsinnad för att klara mekanikerskolan och man får vara beredd att offra mycket fritid till studier. Men Sune Estby och Erik Nilsson har det intresset.



En flygmekaniker måste kunna de olika systemen i ett flygplan på sina fem fingrar. Bertil Larsson och Hans Leander har stannat framför schemat över DC-4:ans bromssystem.



Den teoretiska undervisningen upptar nästan en tredjedel av kursprogrammet. Nedan blir Sune Estby (t h) prövad i motorlära av Ingenjör Tore Brådal. Teorin omfattar bl a aerodynamik, motorlära, hydraulik, elektriska, instrumentlära och luftfartslagstiftning.

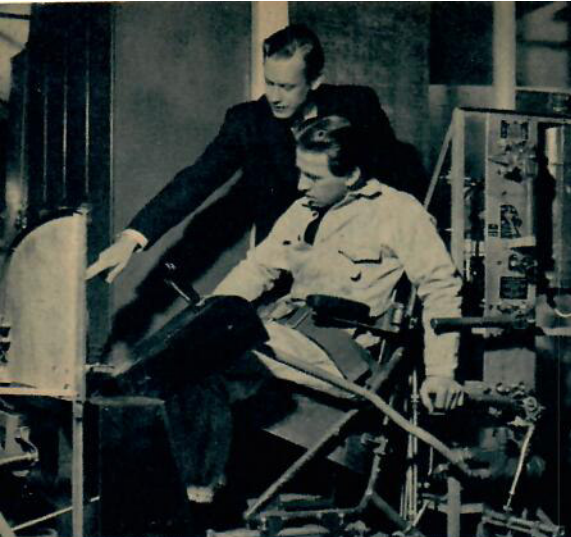


HUR BLIR JAG FLYG

Vilken pojke har inte drömt om att få bli flygmekaniker! Det står en fläkt av spänning och upplevelser kring detta moderna yrke, men många har säkert inte haft tillfälle att göra klart för sig vilket krävande yrke det i verkligheten är. FLYG ha gjort ett besök på ABA:s mekanikerskola på Bromma där just nu två kurser pågår. För att bli antagen i denna skola bör man ha omkring fem—sex års verkstadspraktik, föredragsvis inom bilbranschen, samt en så grundlig teoretisk underbyggnad som möjligt (verkstadsskolor, korrespondensstudier etc). Det hela börjar med en grundläggande kurs med 30 procent teori och 70 procent praktik. Och här frodras flygintresse! Det räcker inte med att bara följa med undervisningen på dagen, man får även anslå sin fritid till studier i ämnet. Den grundläggande kursen tar ungefär två månader, sen får eleven börja i den »riktiga» verkstaden. Men därmed är han inte färdig flygmekaniker. Nu får han under övervakning av sin förman utföra enklare arbeten och när han fått tillräcklig erfarenhet sätts han på skolbänken igen. En fortsättningskurs på en viss flygplanstyp tar vid, vanligen börjar man med DC-3:an. Sen blir det omväxlande praktik och teori på olika flygplanstyper tills eleven efter tre års utbildning får avlägga mekanikercertifikat. De skriftliga, muntliga och praktiska certifikatproven som avläggs inför Luftfartsstyrelsen är mycket svåra och omkring 30—40 procent av eleverna brukar falla ifrån. Vill man avancera vidare i yrket får man ta certifikat på både motor och flygplan.

När mekanikern fått sitt certifikat får han vanligen börja som startmekaniker på någon flygplats i Sverige. Efter 8—10 års praktik inom flyget har han chans att bli färd- eller utemekaniker. Det är ett ansvarsfullt arbete som inte bara kräver tekniska kunskaper utan också språkkunskaper och gott handlag med arbetskamrater.

Reportage: Sven Salenius—Lennart Halvarsson.



I denna atrapp får eleverna lära sig hur landstället och klaffarna manövreras. Holger Anderlid får goda råd av verkstadschefen och »rektorn» för skolan, ingenjör Lennart Djupmark. Skolan har f ö egen verkstad.



I ett modernt trafikflygplan finns det massor med elektriska anordningar och en flygmekaniker måste även vara elektriker. Arne Roth och Nore Andersson sysslar med ett signal-system i DC-4:an. ABA har planerat att ordna specialkurser för elektromontörer som måste stå klara att ta emot DC-6:orna.

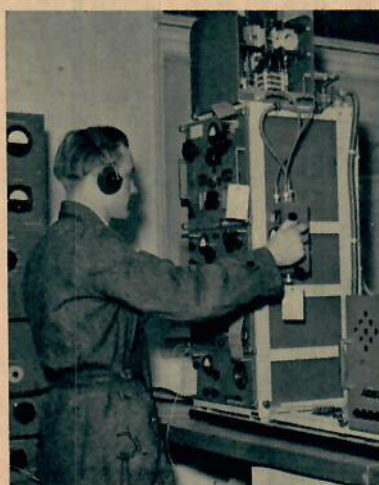


Denna unika »apparat» — som ABA torde vara ensam om i hela världen — används till att utbilda elever i varmkörning av en motor. För tillfället är det Bertil Lindström och Nils Stadlus som lär sig anordningen.

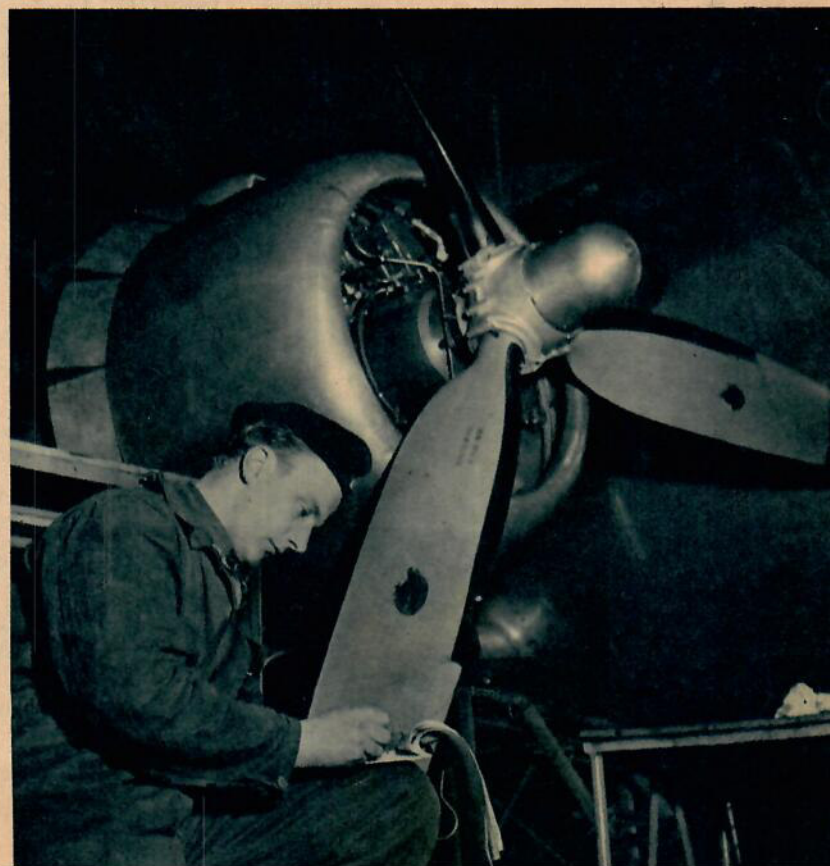
MEKANIKER?



Noggrannhet in i minsta detalj är kännetecknande för flygmekanikerns arbete. Startmekanikern Arne Lindström prickar av ett protokoll för de översyner han gjort på en av SAS' DC-4:or. — Ovan: Så här glad uppsyn kan man endast visa när man efter flera års slit nått målet. Iklädd färdmekanikerns blåa uniform vinkar Erik Norberg farväl till Bromma...



Förutom flygmekaniker behöver trafikflyget även annan specialutbildad teknisk personal. ABA har sålunda ordnat med utbildning av instrumentmekaniker och radiomontörer. På bilden t v kontrollerar Bertil Clementzler med stetoskop att det inte finns några vibrationer i kursgyron. — T h provlyssnar Karl-Gustav Bohlin en DC-3:as radio.





Ingenjör Rudolf Abelin och flyglärare Olle Haglund ser nöjda ut efter premiärbogseringen Auster—Kranich. I förgrunden en Baby-Falk.

Austern. Men vad nu? Den är redan uppe. Kan det vara möjligt efter c:a 150—160 m och en vind på 3—4 m/sek! Variometern står till en början på 1 m, stiger, ökas och visar nu stadigt på 2—2¼ m. Fältgränsen passeras på c:a 75—80 m höjd och stigningen är lika god upp till 300—400 m och sedan stadigt 1¼ m/sek.

God sikt

Där sitter de båda vikingarna och myser åt varann. Ja, det går faktiskt. Sikten bakåt är ju utomordentligt bra i Austern. Den klättrar på bra och alla

AUSTERN som bogserplan

För alla flygklubbar som har ett flygfält inom räckhåll är bogserflygplanet ett av de mest svårlösta problemen. Den gamla hederliga Mothen är ju på väg att »gå ut» och någon ersättare är svår att få. Klemm 35 är visserligen godkänd men allt för svår att bogsera med. Den orkar endast bogsera lättare segelflygplan och detta under mycket gynnsamma förhållanden. Och dessutom måste det sitta en mycket erfaren pilot i Klemmen under bogseringen.

De flygplantyper vilka är godkända som bogserflygplan är Moth, Klemm 35, Klemm 25, Lärkan, KZ II Sport, Bücker Student, GV 38 och Auster. En del av dessa typer har dock vissa inskränkningar i sina bogsertillstånd.

För någon tid sedan gjordes några lyckade bogseringar med Auster framför Kranich nere på Bulltofta. Föraren i Kranichen var Rudolf Abelin och i Austern piloterade Olle Haglund.

Allt är klart för start! I Kranichen som för övrigt skall exporteras till USA har även Abelins chef, direktör F. Kockum, tagit plats i baksitsen.

Bogserwiren är kopplad i de båda flygplanen. Sträcktecken kommer från signalgivaren och Austern rullar fram till dess wiren är fullt sträckt.

Stighastigheten över 2 m/sek

Starttillstånd från »tornet». Fullgas och strax är Kranichen »lätt», faller hjulen och trycker för att hjälpa upp

»ryck» känns mjuka, vilket beror på att kopplingsanordningen är fästad vid sporr fjädern som eliminerar »ryckarna» på ett utomordentligt sätt. Det är rena fröjden med en bogsering som går så lugnt och bra.

Kranichen »lägger av» och »förbindelse» är bunden. En vink piloterna emellan och Austern trycker för att lägga wiren på lämpligt ställe och sedan landa.

Varför är då Austern så bra som bogserflygplan? Vi vänder oss efter flygningen till de båda förarna. Båda är fullt överens om att föraren i Austern har en utomordentligt god sikt och god ögonförbindelse med segelflygplanet. Alla tecken som bogserföraren ger är mycket lätta att observera av segelflygaren. Bogserföraren kan hålla den hastighet som är den idealiska för segelflygplanet. Vikningshastigheten på Auster ligger nästan under segelflygplanets vinkningshastighet vilket är värdefullt.

Ett lyckat arrangemang är att bogserkopplingen är fästad på sporr fjädern för att denna skall »fånga» ryckarna. Att denna fjädring sparar flygmaterielen säger sig självt.

Den korta startsträckan 150—175 m med Kranich och 105—115 m med Baby-Falken säger tillräckligt om dragförmågan. Av detta framgår att Austern gott kan ge lika bra bogserprestanda som Moth.

För flygklubbarna är det värdefullt att inte behöva ha ett särskilt flygplan för segelflygbogsering utan kunna begagna detsamma även för skolbruk och uthyrning. Med en bränsleförbrukning på knappa 20 l/t bör de ekonomiska kalkylerna hålla sig låga.

Det är dessutom en stor fördel att inte behöva »pålsa» på sig så mycket, ty kabinen är försedd med en effektiv uppvärmningsanordning.

Den lilla tresitsiga Austern visade att det finns goda bogserflygplan som kan ta vid när den gamla trotjänaren De Havilland Moth inte går att anskaffa.

Kopplingen är placerad på sporr fjädern som på ett effektivt sätt dämpar »ryckarna».

FLYGANDE

I allt större utsträckning börjar de amerikanska farmarna utnyttja flygplanet för de mest skiftande uppgifter. I de spannmåls- och risproducerande områdena använder man flygplan för sådd och för att bekämpa skadainsekter, och på de stora rancherna utnyttjar man dem bl a för att övervaka de gigantiska boskapsjordarna.

De flygande farmarna i USA har bildat Driksorganisationen National Association of Flying Farmers, som i augusti förra året anordnade sitt första flygarmöte i Stillwater, Oklahoma, dit över 500 flygbitna farmare samlades från alla delar av Förenta staterna.

I ett flertal stater har också bildats livaktiga farmarflygklubbar. Främst ligger Nebraska och Iowa, vars flygklubbar har respektive 400 och 500 medlemmar.

(Forts. på sid. 31)



En farmare återvänder från en liten flygtripp till en närliggande stad där han gjort några inköp och möts av Jycken som tycks ha på känn att husse har något gott även åt honom.

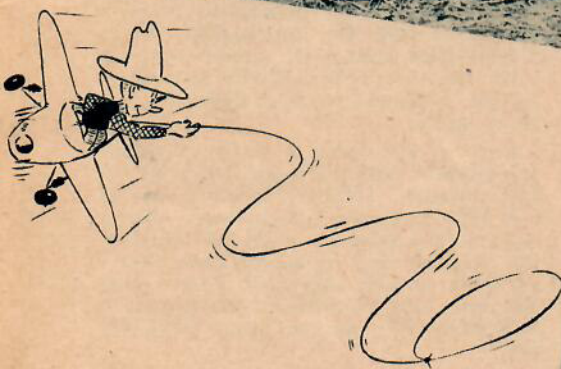
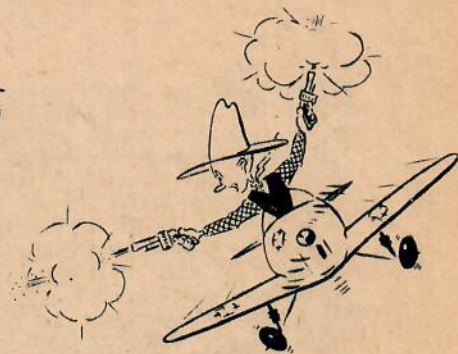


COWBOYS

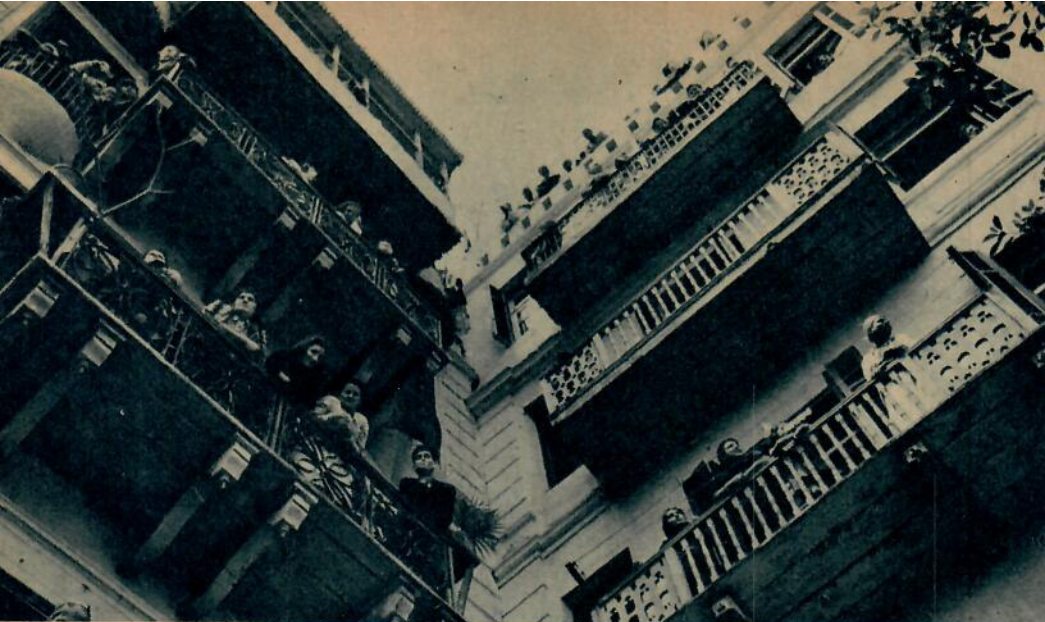
T h: Många fruktodlare i USA använder flygplan för att bekämpa skadainsekter. Här kommer en farmare i sin ägandes Cub svepande på lägsta höjd och sprider det giftiga pudret över ett infekterat område.



T v: I allt större utsträckning används nu flygplan på de stora amerikanska rancherna. Här lastas ett parti majs för vidare befordran till den boskap som släppts ut på grönbete.



Ovan: Hangarproblemet löser den amerikanske farmaren lätt — en gammal lada blir efter smärre tillbyggnader och renoveringar en utmärkt hangar. — T v: En ranchägare har företagit en inspektionsresa med sitt flygplan och diskuterar här några problem med en cowboy.



»Egyptens Karlberg», egyptiska arméns officersskola i Kairo.



»Kairo's häxa» som lär ha förmåga att jaga bort onda andar.

ÖKENVINDEN TAR "SKYWITCH"

Det var som att flyga i svart sammet, det enda vi såg var de självlysande instrumenten, den ganska ynkliga strålen från ficklampan, som fru Forsell höll ut genom fönstret och så långt, långt borta ljusen från beduineldarna i öknen. Nålen på höjdmätaren sjönk 200, 150, 100, 50, 30 meter, båda var vi dödstysta och ganska sammanbitna. Sen var det som om mörkret rivits sönder, när Loulou Forsells varning kom »Akta huset för fan!» Jag kunde inte hjälpa att jag brast i gapskratt. Vi smet över taket, jag drog på en aning, just så mycket att vi höll oss flygande och så av med gasen igen. Det var för bra för att vara sant, marken därframme hade en ljusare färgton än den omgivande öknen, det var runwayn. De sista meterna ner till marken har jag inget minne av. Jag vet bara att jag med flit satte henne ganska högt för att få så kort rullsträcka som möjligt, kuperade motorn och bromsade.

Vi var så inställda på att något skulle hända att det kom som en chock när vi så småningom insåg att absolut ingenting hänt. Vi stod parkerade mitt på en runway, »Skywitch» var hel och vi var hela. Det var tydligen bara att sätta igång med torrskaffningen och försöka lista ut hur man bekvämast campar i öknen när man inte har något att campa med. Först gjorde vi en liten rekognosering. Det var tydligen »Berca 3» vi hamnat på och ett mera övergivet flygfält får man nog leta efter. Här fanns inga bostadsmöjligheter, enda tecknet på liv var några beduineldar långt borta i öknen och dit hade vi ingen större lust att bege oss. Så ut lyftes väskan, provianten samt sist men inte minst en matta som jag köpt i Tunis. När vi grundligt länsat konserverburkarna på deras innehåll, redde vi vårt enkla nattläger i anslutning till »Skywitch» sporrhjul, kappsäcken blev kudde och mattan madrass, filt och lakan. Det sista

Det fjärde avsnittet av den svenske sportflygaren Thorsten Akrells färd genom Afrika skildrar bl a hur svenskarna varnas för minor och beduiner i öknen. Och ändå kommer Ahrenbergscuben bort mitt framför näsan på piloten och hans navigatör!

jag såg innan jag somnade var navigatören som med ficklampan i munnen förde in dagens flygtid — precis 8 timmar — i loggboken.

»Skywitch» försvunnen

Efter två och en halv timme vaknade jag vid att regnet öste ned, mattan var som ett vått läskpapper och det var iskallt. Jag kravlade mig upp för att väcka fru Forsell och föreslå att resten av natten tillbringades i kabinen. Det var då som jag fick mitt livs chock. Maskinen var borta. Jag böjde mig ner och försökte ruska liv i fru Forsell som sov det goda samvetets sömn i en jättelik vattenpöl med en bit av mattan över ansiktet. »Kärran är borta, näp jänkla arab har knyckt den». Jag fick ett gurglande och ointresserat svar från botten av pölen, att det minsta jag kunde göra var att hålla tyst och inte börja yra mitt i natten. Men nu var jag klarvaken och jag visste att jag somnat praktiskt taget under höjdrodret. Hur det nu var plaskade sig fru Forsell upp och om hon nyss trott att det bara var jag som blivit tokig, insåg hon nu att

mitt vansinne tydligen var av det smittosamma slaget. »Skywitch» var och förblev borta.

Vi hade blivit varnade

för minor, för att dricka okokt vatten, för solsting, och för beduinerna, men ingen hade sagt ett ljud om att man riskerade att få sin flygmaskin stulen mitt framför näsan på sig. Till en början sprang vi omkring som yra höns till skenet från en alltmer motvilligt lysande ficklampa. Men övergick sedan till ett mera organiserat spaningsarbete. Efter en dryg halvtimme hittade vi henne, lugnt och fridfullt stående vid sidan av runwayn 500 meter från den ursprungliga platsen. Vinden hade svängt 180 grader och helt enkelt blåst bort henne! Det var sista gången jag parkerade en flygmaskin utan att klossa hjulen.

Sen sov vi i kabinen resten av natten. Jag glömmer aldrig den syn som mötte oss nästa morgon. Hela runwayn var späckad med bråte, jerrycans, bitar av vapen, tomma oljefat och delar av sönderskjutna och skrotade flygplan. Hur vi kunnat landa mitt i allt detta och sen »Skywitch» ensam rullat 500 meter utan en rispa är en sak som vi än i denna dag inte har någon förklaring till.

Flygningen till Benina

tog tjugo minuter. Jag är rädd för att vårt bordsskick lämnade en del övrigt att önska när vi sen på mässen serverades en äkta engelsk frukost inklusive bacon och ägg. Sen sov vi ända tills en av de engelska officerarna infann sig och inbjöd oss på biograförelstning i Bengasi. Detta blev inledningen till en oändlighet av cocktailpartys, pingpongmatcher, ridturer på arabiska full-

(Forts. på sid. 27.)

Över tre världsdelar med Ahrenbergscub. IV.

Ett av världens mest bullersamma flygplan — North American Harvard — är också ett av de allra förnämsta militära övningsplanen. »Äran» av att föra oljud kanske delas av dess kollega Vultee BT-13 och BT-15 Valiant och den kanadensiska Noorduyn Norseman. Ätminstone vad den senare typens kvalifikationer i fråga om oväsen beträffar behöver man endast fråga Brommaborna. Det var nämligen dessa som i första hand råkade ut för avgrundsvrålet från Wasp-motorn och den oväxlade propellern, då planet infördes till Sverige. Propellern har en mycket hög spetsastighet och det är detta som framkallar det mesta av oljudet.

Det var North American-konstruktören R. H. Rice som skapade Harvard-planet, vars tidigare upplagor kallas NA-16, NA-64 (US Army Air Force: BE-9, A, B, C och D Yale, BT-14 och BT-14A) och NA-16-4M (svenska flygvapnet: Sk 14 och Sk 14A) och nu senast NA-65 (US Navy: SNJ-2) och NA-66 (USAAF: AT-6, AT-6D och AT-16; RAF och RCAF: Harvard II samt i svenska flygvapnet Sk 16). Och Harvard torde vara »världens mest använda militära övningsplan». Det ingår i åtminstone 13 länders flygvapen (däribland vårt eget), i tre länder utom USA har det licenstillverkats (bl a i Sverige) och det sam-



SK 16:s STAMTAVLA

manlagda antalet byggda plan överstiger gott och väl 10 000.

1937 upptog Saab tillverkning av North American NA-16-4M. Sedan dess har flera hundra exemplar av Sk 14, som planet kallas inom det svenska flygvapnet, lämnat Saabs monteringshallar. Tre olika versioner har byggts i Sverige: Sk 14 med 425 hk Wright Whirlwind R-975-E3-motor, Sk 14A utrustad med 500 hk italiensk-byggt Piaggio P VII RC-35-motorer samt en specialversion av Sk 14 försedd med fast noshjulsställ. Denna senare variant byggdes emellertid endast i några få exemplar.

Helt nyligen har 100 exemplar av NA-66 införlivats med det svenska flygvapnet. Dessa plan är byggda på licens i Kanada och var ursprungligen avsedda för det amerikanska arméflygvapnet som under andra världskrigets senare skede använde sig av typen under beteckningen AT-16. I kanadensiska och engelska flygvapnen gick planet under beteckningen Harvard II.

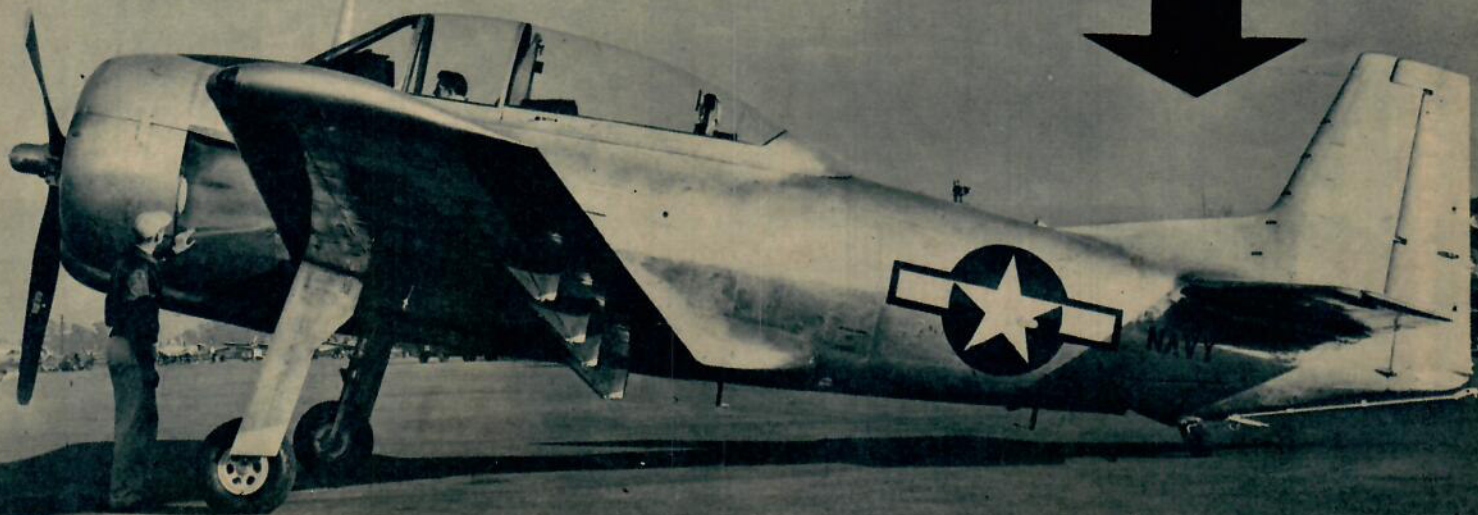
Men utvecklingen går oavbrutet framåt. I dagarna har ett nytt övningsplan av North American-konstruktion presenterats. Flygplanet är avsett för träning av han-

garfartygspiloter och är en efterföljare till den berömda Harvard-typen, även om det mest av allt påminner om Fairchild-fabrikens nya skolplan XNQ-1.

XSN2J-1 som är den lätt kufiska beteckningen på de nya NA-planet ligger dock i en betydligt högre effektklass än Fairchild-kollegan. Motorstyrkan är 1 100 hk (!) och hästkrafterna levereras av en Wright Cyclone 9-motor. Trots vikten (ca 3 850 kg) och den höga hastigheten (435 km/t toppfart) är planet mycket »snällt» att flyga och lättar efter endast 150 meter rullsträcka. Planets »jaktplansprestanda» ger dock eleven känslan av att han sitter i ett avancerat krigsflygplan.

Gnomo.

Överst: Det avancerade skolplanet Sk 14, byggt på licens efter den amerikanska typen North American NA-16-4M. — Av de små bilderna visar den översta den av Saab utvecklade nosställförsedda varianten av Sk 14. — I mitten ses BT-9D Yale, den sista av USAAF använda versionen med fast landställ. — Bilden därunder visar en Sk 16, den av svenska flygvapnet i Kanada inköpta NA-66 eller Harvard II. — Bilden nedan visar den nyligen offentliggjorda North American XSN2J-1, en mycket avancerad utveckling av Sk 16.





Två brittiska bombplan av typ Vickers Wellington på väg mot Tyskland...

ordra jaktflyget till särskilda områden. I stället fördelades det över Tyskland och när fienden därigenom lyckades få in jaktflyg i vägen för vårt bombflyg och när vädret gynnade honom ökades våra förluster.

Jaktflyget och radiokrigen

Natten till den 3 november 1943 hörde våra lyssnarstationer hur Stuttgartradiation avbröt sitt program och utfärdade korta order till jaktflyget. Detta var ett påtagligt bevis för att våra störningar av jaktflygets särskilda radio varit effektiva. Men genom att använda en så stark sändare som Stuttgartradiations skulle fienden ha lyckats lösa sitt ordergivningssystem, om vi inte hade haft en ännu starkare sändare, med vilken vi kunde störa Stuttgartradiation.

Efter någon tid åstadkom våra störningar



Två fyrsitsare

FLYG presenterar här två nyheter inom familjflyget, dels ett konventionellt helmetallplan och dels en fyrsitsare med skjutande propeller i stjärten.

En tidigare praktiskt okänd amerikansk flygplanfabrik — Weatherly-Campbell Aircraft i Dallas, Texas — har nyligen med mycket gott resultat slutfört provflygningarna med ett fyrsitsigt högvingat helmetallplan, kallat Weatherly-Campbell Colt. Planet skall omedelbart börja tillverkas och det beräknade försäljningspriset — 5 000 dollar — gör förmodligen Colt till marknadens billigaste fyrsitsare i helmetallkonstruktion.

Provflygningarna visar att Colt »marschar» med 225 km/t på 2 400 meters höjd med 190 hk Lycoming-motor och fast träpropeller. Alternativt kan en 185 hk Continental-motor användas. Toppfarten anges till 257 km/t och maxflygsträcka till drygt 1 200 km med full last, inklusive radioutrustning. 55 kg bagage kan medföras.

Planet's flygkropp är byggd i helmetall, skalkonstruktion och vingarna i helmetall med enkla stöttor. Spännvidden är 11,05 m och längden 7,28 m. Alla roder är plåtklädda. Med fullt klaffutslag sägs landningsfarten vara 84 km/t.

Den amerikanska Waco-fabriken har som tidigare omtalats i FLYG celebrerat sitt 25-årsjubileum med en sensationell sportplanskonstruktion.

Aristo-Craft är som sagt en mycket okonventionell högvingad konstruktion. Utmärkande för planet är den i stjärten placerade propellern som drivs av en 215 hk Franklin-motor i planet's nos. Vidare är styrsystemet förenklat med samverkande skev- och sidroder. Landstället är av noshjulstyp och infällbart. Flygkroppen är både duk- och plåtklädd. Vingarna däremot är i helmetall med korrugerad plåtklädsel. Även stjärtorganen är klädda med korrugerad plåt.

Följande data och prestanda har beräknats för Aristo-Craft: spännvidd 11,58 m, längd 7,84 m, höjd 2,34 m, vingyta 18,27 m², tomvikt 928 kg, normal flygvikt 1 300 kg, max flygvikt 1 420 kg, vingbelastning 74,24 kg/m², effektbelastning 6,40 kg/hk, toppfart vid 0 m 247 km/t, marschfart vid 0 m 217 km/t, d:o på 1 500 m 244 km/t, landnings- och start-hastighet 105 km/t, vinkningshastighet 89 km/t, stighastighet vid 0 m 289 m/min (4,8 m/sek), topphöjd 5 330 m, flygsträcka med 226 liter bränsle vid 0 m 970 km, d:o på 1 500 m 1 055 km.



BOMBER HARRIS SER PÅ LUFTKRIGET:

SLAGET OM BERLIN

»Vi började misstänka att fienden använde ett kodsystém för att ge jaktflygarna order. Ett visst slag av musik eller en melodi spelad på ett visst instrument betydde ett visst område i Tyskland...»

Slaget om Berlin började natten till den 18 november 1943 och pågick till mitten av mars 1944. Mitt bombflyg utförde härunder 16 storanfall och våra förluster uppgick till 300 flygplan.

Hela slaget utkämpades i sämsta tänkbara väder. Knappast någon flygplansbesättning fick syn på det mål som anfölls och under långa perioder saknade vi all kännedom om hur slaget utvecklades utom de upplysningar vi då och då fick genom fiendens ofientliggöranden. I själva verket underskattade vi denna tid verkningarna av vår bombing, och inte förrän efter krigets slut fick vi veta att över 2 500 hektar av Berlins viktigaste bebyggelse hade förstörts, här i beräknade de 400 hektar som förhärjats vid de amerikanska daganfallen.

Vi upptäckte att fienden hade lyckats reorganisera sitt försvar och börjat tillämpa nya försvarsmetoder. Trots våra störningar av hans ordergivning genom radio till jaktflygarna och vår falska ordergivning, och trots vi använde alla möjligheter för att lura fienden, började våra förluster stiga sedan slaget om Berlin börjat. Vi hittade därför på ett nytt sätt för flygningen mot målet. Bombförbanden satte kurs mot ett annat viktigt mål än det verkliga för att sedan i sista stund ändra flygriktningen och sätta kurs mot det verkliga målet.

Men på nyåret upphörde fienden med att vid ankallandet av våra bombförband be-

att fienden övergav även denna metod, dock med fortsatt användning av Stuttgartradiation. Genom att noggrant studera dennas ordinarie program började vi misstänka att fienden använde det för att med ett kodsystém ge jaktflygarna order. Ett visst slag av musik eller en melodi spelad på ett visst instrument betydde ett visst område i Tyskland och angav att detta redan utsatts för anfall. Men ordern kunde också innebära att jaktflygarna skulle landa.

Detta var uppenbarligen ett mycket otillfredsställande sätt för ordergivning men i alla fall det bästa fienden kunde göra.

Ett nytt brittiskt anfallssystem

Trots alla olika störningar av fiendens försvarsåtgärder fortsatte våra förluster att stiga till februari 1944. Då beslöt jag en fullständig ändring av vårt ständigt växlande anfallsförfarande.

Vi skickade ut ett stort antal minflygplan i riktningar som skulle komma fienden att tro att de skulle anfalla någon stad. Vi sände också ut bl a bombflygets utbildningsförband över Nordsjön så nära intill den fientliga kusten att de blev upptäckta, varpå de snabbt vände om hemåt.

Vi beslöt också att så ofta som möjligt använda en sydlig väg över Frankrike och Tyskland ty där var de fientliga försvarsanlåtterna mycket mindre effektiva än i norra och västra Tyskland.

Syftet med dessa nya tillvägagångssätt var att åstadkomma omväxling. Det var viktigt att använda olika metoder för att så mycket som möjligt vilseleda fienden. Därjämte måste man noga akta sig för att tillämpa samma metod för ofta eller under för lång tid.

Resultatet av våra nya anfallsmetoder visade sig nästan omedelbart och våra förluster minskades avsevärt. För alla anfall mot Tyskland under hela april månad var förlustprocenten endast 3,5. Därmed var det

(Forts. på sid. 26.)



Weatherly-Campbell Colt



Waco Aristo-Craft

T v: De Havilland-fabriken har tio provflygare vilka alla är specialister på var sin flygplanstyp. Alla provflygarna har emellertid flugit »Swallow» som här är klar för start med John Cunningham i förarsätet.



»Kattögat» John Cunningham (t) samtalar här med konstruktören trafikflygplanet Dove, J. P. St.



Cunningham och provflygaren här är trätapp av staden.

HAN FORTSÄTTER REKORDFÖRSÖKEN

John Cunningham, De Havillands nye chefsprovflygare, är en ung man som har fått en hel del publicitet som han inte önskat. Men en RAF-nattstridsflygare med 20 nedskjutna flygplan och ett halvt dussin militära utmärkelser får nog finna sig i att skylta i spalterna. Nu står John Cunninghams namn åter i förgrunden, denna gång i egenskap av Geoffrey de Havillands efterträdare. Denne blev som bekant dödad vid ett rekordförsök med D. H. 108 Swallow för en tid sedan. Cunningham fortsätter nu proven med en annan Swallow.

John Cunningham (som var provflygare före kriget) är den förste att understryka att en skicklig stridsflygare inte alltid är lämplig som provflygare, det fordras mer av den senare. Han måste ha goda nerver, verkligt intresse för sitt arbete och vara väl skolad i flygtekniska frågor. Han måste känna alla som har varit med om att framställa planet, ingenjörer, mekaniker och piloter. Även när han första gången kliver upp i ett nytt plan skall han vara »gammal bekant» med det, han skall ha diskuterat det med konstruktörer och ingenjörer och han skall ha ett klart begrepp om vad planet kan prestera.

(Foto: IFOT.)

C. T. Wilkins (t v) är biträdande chefskonstruktör hos De Havilland. Experimenten med »Swallow» fortsätter och här är trimrodret på tapeten.





Cunningham promenerar till sitt kontor genom den verkstad där man håller på att se över »Swallow». Till höger om »Swallow» ses en De Havilland Dove, de övriga flygplanen är Vampire.



Så snart en provflygning är klar tas planet in i hangaren där man utför de justeringar som Cunningham ger order om.



Geoffrey Pike inspekterar »Swallow» i experimentverk-



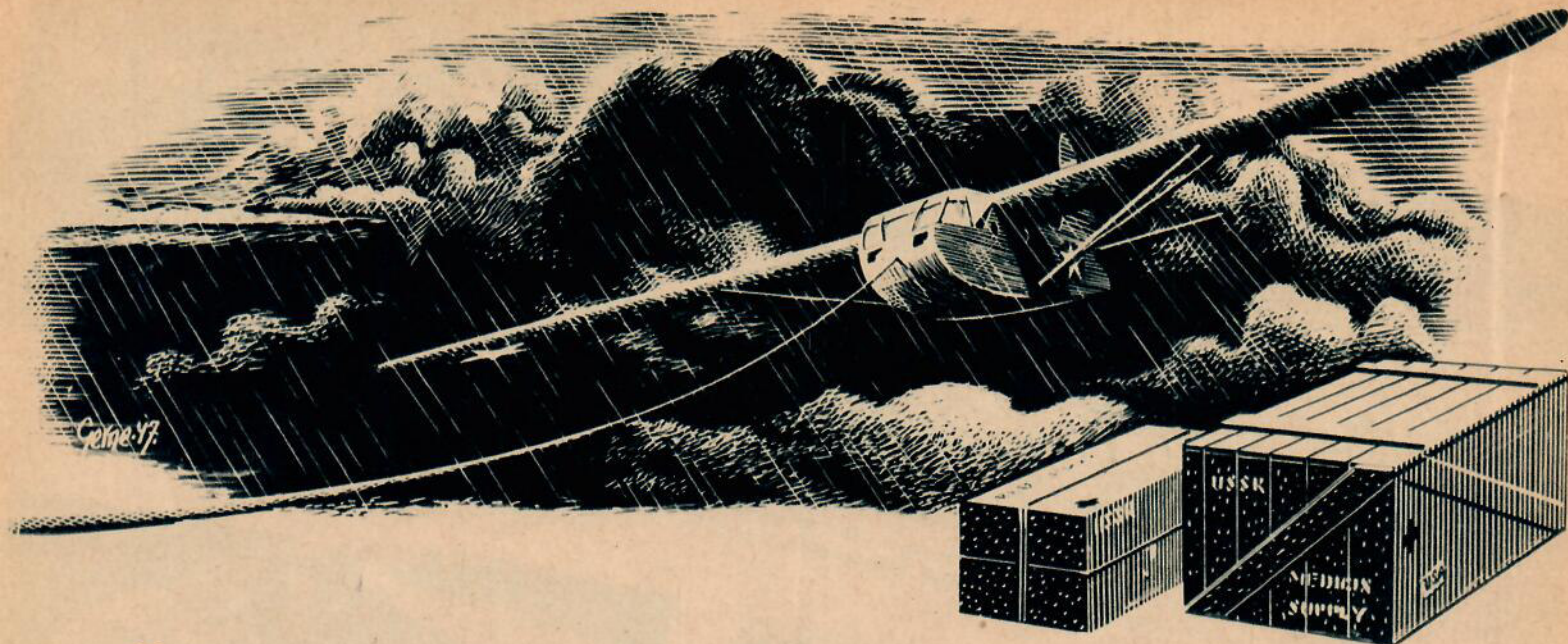
»Swallow» dras ut på startbanan. Trådarna bakom sloten tjänar till att visa luftens strömning under flygningen.



Cunningham har dagligen konferenser med sina provflygare. Här diskuterar han dagens resultat med Bruce Campbell (i mitten) och Geoffrey Pike.

»Swallow» på väg att landa efter en provflygning.





ÖVER ATLANTEN I ETT GLIDPLAN

Av Stanley Clark

Det tvåmotoriga Dakota-planet rullade långsamt fram över flygfältet i Kanada medan den långa bogserlinan av nylon omsorgsfullt lades ut från planets stjärt. Äntligen började glidplanet röra sig och Dakotan lättade. Snart dånade det fram för fulla motorer med glidplanet i släptåg. Flygningen över Atlanten hade börjat. Detta var i juli 1943.

Flyglöjtnant W. S. Longhurst, kanadensare men officer i Royal Air Force satt vid spakarna och befälhavare på glidplanet var majoren vid RAF R. G. Seys med majoren vid det kanadensiska flyget F. Gobeil som andre pilot.

Bogserplanet och glidplanet startade försiktigt. Ett glidplan har nämligen betydligt mindre vingbelastning än ett motordrivet plan, och om Seys låtit glidplanet starta och låtta alltför snabbt skulle det ha lyft upp stjärten på bogserplanet och någon start skulle inte ha kommit till stånd. Detta hade inträffat flera gånger under övningsflygningarna, men denna dag var alltför viktig för dylika missöden.

Allt gick emellertid bra. Dakotan befann sig plötsligt i luften, och glidplanet följde efter sakta gungande i ändan av nylonlinan som var tjockare än en manstomme och cirka 100 meter lång. Snabbt intog glidplanet ett läge sex meter ovanför bogserplanets nivå. Planen kretsade en gång runt flygfältet och satte därefter kurs på England.

Snart befann sig de båda planen över havet. En häftig vind blåste och det lätta glidplanet kastades hit och dit, och det var nästan omöjligt för Seys att bibehålla ett korrekt läge i förhållande till bogserplanet.

Dakotans nos kom upp och planet började långsamt stiga. På tre timmar hade de nått en höjd av 2,500 meter. Däruppe kom de in i en väldig molnbank. Seys och Gobeil kunde inte längre se bogserplanet från sina platser i glidplanet, och de tvingades att beräkna bogserlinans vinkel för att kunna bestämma sin position.

Högre och högre steg de, medan Longhurst försökte penetrera molnbankens tjocklek: 3,000 meter, 3,500 meter, 4,000 meter — fortfarande en kompakt molnvägg. Det var fruktansvärt kallt i det lilla glidplanet, och männen kände ett trängande behov av syrgas. Det dröjde inte länge förrän den

minsta rörelse var en fruktansvärd ansträngning.

— Det var all right så länge vi satt stilla, sade Gobeil efteråt, men när jag klättrade bak i planet över lasten för att hämta kaptenens varma kläder flåsade jag som en flodhäst. Det fanns inte mer än en halv meters fritt utrymme mellan lasten och taket.

Longhurst riktade åter Dakotans nos neråt, och planet sänkte sig långsamt. Plötsligt skar en skarp blix genom molnen och belyste glid- och bogserplanens mörka förarhytter. Och det dröjde inte länge förrän blixterna kom nästan utan uppehåll. Varje gång skakade glidplanet som det fått en fullträff.

Seys spände alla sina krafter där han satt vid spakarna för att få kontroll över planets våldsamma rörelser. Det kastades häftigt först mot babord och sedan mot styrbord, dök, rullade och krängde. Det var som ett levande väsen vilket förtvivlat söker skaka av sig sina bojor.

I bogserplanet kämpade Longhurst förtvivlat för att hålla planet på rätt köl. Alla glidplanets krängningar och knyckar överfördes till oss, sade han. »Varje gång det krängde kändes det som om Dakotans stjärt skulle slitas av.» Dakotans besättning bevakade ängsligt bogserlinan. Den hade prövats för en påfrestning av 3,500 kilo, men de hade ingen möjlighet att konstatera hur stor påfrestningen för ögonblicket var. Och katastrofen skulle bli snabb om den brast eftersom det motorlösa planet befann sig mitt över havet. Tanken på den väldiga Atlanten under dem stod hela tiden klar för dem, och de var medvetna om att glidplanet hade föga möjlighet att klara sig om det skulle störta i havet från en höjd av 3,000 meter.

Inne i glidplanet var bullret bedövande trots att det vanliga dån från motorerna saknades. »Det kändes precis som om vi suttit i ett godståg som körde fram på utnötta skenor», förklarade Gobeil. Om de inte haft så stor erfarenhet av planet från övningsflygningarna skulle båda männen varit övertygade om att det varje ögonblick

skulle slagits sönder. Vid flera tillfällen förde planets våldsamma krängningar i alla led dem nästan utanför säkerhetsmarginalen.

Timme efter timme fortgick människornas kamp mot de rasande elementen medan åskan dundrade och blixterna oavbrutet upplyste rymden omkring dem.

Äntligen lyckades de emellertid komma ut ur molnen och flög stadigt på en höjd av något mindre än 2 500 meter över havet. Seys och Gobeil drog en lättnadens suck och begagnade begärligt tillfället att få vila sig ett ögonblick. Men det relativt goda vädret var av ringa varaktighet. Plötsligt mörknade åter himlen framför dem, och snart yrde väldiga snöflingor omkring dem. Snön föll så tätt att piloten på glidplanet snart inte kunde se bogserplanet, och Longhurst själv hade ingen som helst sikt utan måste flyga enbart efter instrumenten.

Så småningom blev Dakotaplanets vingar isbelagda, och även på glidplanets vingar utbredde sig en kraftig isskorpora. Det blev ännu svårare att navigera planen, och ansträngningen att se var fruktansvärd.

Äntligen befann sig planen emellertid över England, och med stor skicklighet lyckades Longhurst föra Dakotan till den flygplats dit de skulle och alltför under blindflygning kretsade de runt flygfältet.

Nu var ögonblicket inne för Seys att kasta loss glidplanet och i en vid sväng började han planera. Snart dök planet fram ur molnen och i långsamma och graciösa cirklar gjorde Seys en perfekt landning.

Några ögonblick senare blev även Dakotan synlig, och sedan bogserlinan kastats i en prydlig hög på den bestämda platsen, landade Longhurst elegant vid sidan av glidplanet.

En lastbil körde fram till glidplanet, och den dyrbara lasten av vacciner och läkemedel avsedda för Ryssland lossades snabbt. Nästan innan Dakotans piloter och besättning hunnit fram till byggnaderna på flygfältet, var de första förråd som transporterats över Atlanten i ett glidplan på väg till destinationsorten i Ryssland. Och Seys, Gobeil och Longhurst med inflammerade ögon efter sina nästan övermänskliga ansträngningar att försöka se under de våldsamma stormarna över Atlanten gick till en välförtjänt vila. Flygningen hade tagit 28 timmar.



"MASSTILLVERKNING" AV SCANDIA

*Saab ökar Scandia-serien
från 10 till 70 flygplan*

— Ett barn kan landa den! var en kanadensares åsikt om Scandia sedan han nyligen provflygitt planet i Amsterdam. Han utförde manövrer med Scandia som han aldrig vågat utföra med en Dakota eller DC-3:a. Särskilt Scandias utomordentliga stallegenskaper imponerade, och flygprov med full last och 14 tons flygvikt utfördes med utmärkt resultat.

Scandia återkom nyligen efter en demonstrationstripp som sträckt sig till Amsterdam, Bryssel, Zürich och Köpenhamn. Förutom provflygarna Claes Smith och Olle Hagermark medföljde bl a försäljningschefen, ingenjör Arne Rydberg, samt en av konstruktörerna, ingenjör Tord Lidmalm. Scandia har provats och åter provats på de platser den besökt, och flygfolk från KLM, SABENA, SWISSAIR och DDL har bekantat sig med planet.

Saabs verkställande direktör Ragnar Wahrgren berättar för FLYG att Saab beslutat öka den ursprungliga första serien på 10 plan till hela 70 plan vilket innebär en affär på 60 miljoner kronor. Man kan därför dra den slutsatsen av uppvisningen runt om i Europa att vederbörande blivit imponerade av Scandia och att flera större beställningar kan betraktas som säkra. Serieleveranserna av Scandia väntas kunna börja redan i mars eller april nästa år. Av den påbörjade serien om 10 plan har plåt- och detaljerna till flygkropparna i huvudsak redan färdigställts. Meningen är att bygga inte mindre än 6—10 plan i månaden.

Provflygningsresultaten med Scandia har uppmuntrat Saabs ledning så mycket att man t o m planerar försäljning av Scandia i USA! Mycket talar också för att Saab skall lyckas på den punkten — flygsäkerheten bör väga mycket tungt i jämförelse med de extrema hastigheter som tycks vara ledstjärnan i Amerika.

Vill flygbolagen trots allt ha en snabbare Scandia för korta linjer, kan man förresten ta för givet att Saab kalkylerat med installation av starkare motorer på Scandia.

För USA-tillverkarnas egen del får man hoppas att det rykte som säger att premiär-exemplaret av Martin 202 (som f ö redan följts av ytterligare exemplar) nu åter skulle befinna sig på experimentverkstaden för en avsevärd omkonstruktion inte är sant. Det skulle nämligen innebära att de 350 plan som beställts av flygbolag i USA och Sydamerika blir fördröjda minst ett år.

Aven på Londons flygfält har BOAC sina prydliga blåuniformerade polismän stationerade.

British Overseas Airways är det första flygbolag som skaffat sig en egen polisorganisation. Den omfattar 600 man och dess arbetsfält sträcker sig över bolagets alla flyglinjer — en sträcka på drygt 90 000 km. »Den flygande polisens» högkvarter ligger i London och chef för det hela är D. E. W. Fish som kom till BOAC 1945 efter att ha varit detektivinspektör vid Scotland Yard. Han hade då tjänstgjort hos Scotland Yard i 27 år och bl. a. varit engagerad i det militära underrättelseväsendet.

BOAC-polisen som på marken närmast motsvaras av den engelska järnvägspolisen har ett intimt samarbete med andra polisorganisationer världen runt och arbetar efter i stort sett samma linjer som Scotland Yard. Ett slående bevis på organisationens värde är det faktum att under de senaste nio månaderna gods för mer än 20 miljoner pund transporterats med BOAC till skilda delar av världen utan att någonting kommit bort.



SCOTLAND YARD I LUFTEN

BOAC-polisen löste också nyligen en mycket svår stöldhistoria. En mängd lådor med dyrbara instrument från ett europeiskt land visade sig efter transporten till Fjärnan Östern innehålla endast grus och småsten! I samarbete med ett geologiskt institut lyckades emellertid BOAC:s detektiver konstatera att gruset härrörde från det land varifrån godset sänts och att stölden hade begåtts innan lådorna lastades ombord i planet. Och senare kunde man också skaffa tillbaka instrumenten.

Den i England stationerade personalen ur BOAC:s polisväsende bär uniformer som mest påminner om en blandning av den flygande personalens och den vanliga polisens klädedräkt. I Indien och på andra platser i tropikerna där BOAC har infödd polispersonal är givetvis kläderna avpassade efter klimat och seder.

Som en jämförelse med förhållandena i andra länder kan nämnas att all polisiär bevakningstjänst exempelvis på Bromma helt och hållet sköts av kriminalpolisen.

En grupp egyptier som tillhör BOAC:s polisstyrka. De mörkhyade gossarna paraderar framför en Avro York på Almaza-flygplatsen i Egypten.





De som har största förtjänsten

av att svenska folket blivit något sänkt flygsinnat är nog herrar rundflygare. Den som en gång vågat sig på den första flygturen från ett fält eller någon sjö i hembygdens närhet låter gärna det första lilla rundflaxet följas av nya turer. Jag undrar om de stora flygbolagen världen runt egentligen förstår hur mycket de har att tacka rundflygningsoperatörerna för?

Men någon gång

kan också rundflygningarna ha exakt motsatt verkan. En gång i min ungdom var jag förlovad med en förtjusande flicka. Hennes gestalt var smidig som ett lodjurs och hennes ögon mörka som svarta diamanter. Hennes hy... Jaja, det var inte om den vi skulle tala.

Saken var den att hon misstrodde allt vad flygplan hette och därför beslöt jag mig för att omvända henne. Jag tog för den skull ut min själs älskade till »Aerodromen» som man sade på den tiden. Vi klev in i ett litet vitt plan och efter tjugominuter fick föraren i gång motorn som lät som en osmord stenkross. Kabinfönstren var spräckta och ur »fåtöljerna» stack stoppningen upp.

Att planet någonsin orkade lyfta

är mer än jag förstår, men vi klarade oss i alla fall över gärdsgårdarna och klättrade upp mot ett par otäcka moln som innehöll hagelskurar. Folk talar om kytigt väder! De skulle ha varit med den gången. Min fåtölj saknade säkerhetsbälte och för att inte bli ihjälslagen mot kabintaket fick jag lägga mig på mage och omfamna stolen. På platsen framför mig satt en liten gosse och grät hjärtskärande och hans fader mådde mer illa än jag någonsin förr sett en människa göra.

Den enda som föreföll relativt

oberörd var min fästmo. Var gång planet ramlade ned i en speciellt djup grop vände

Fem finurliga flygfrågor

- 1) Var ligger flygfältet Shannon?
- 2) Vilken är den väsentliga skillnaden mellan helikopter och autogiro?
- 3) Vilket land har nationalitetsbeteckning HB?
- 4) Var ligger F 15?
- 5) Hur många motorer har det amerikanska bombplanet B-36?

Svar på frågorna på sid. 31.

hon sig till mig och frågade: — Tycker du själv att det här är särskilt tjugigt?

Jag försökte besvara frågan jakande, men eftersom motorn i samma ögonblick började feltända och hosta ansåg jag det bättre att inte utmana ödet.

Nåja, vi klarade oss oskadda ned igen men min fästmo har allt sedan den gången varit förlorad för flyget.

Jag trodde det skulle gå likadant med morfar

i somras. Morfar är från Västergötland och anses allmänt vara den ilsknaste och konservativaste gamla herre de haft därnere sedan medeltiden. Hans synpunkter på flyget kunde sammanfattas i följande ord: »Flyg? Äsch! GRR! Förb-nade plåtkar! GRR! Ramlar ned! GRR! Borde förbjudas! Tvi! GRR!»

En gång fick jag en inbjudan

till en rundflygning med en DC-4:a ute vid Bromma och eftersom morfar var i stan lurade jag honom med ut med ett vagt löfte om att han kunde få en förmiddagsgrogg på Flygrestaurangen.

När han väl fått sin lilla grogg frågade jag honom om han inte ville ta min biljett och följa med på rundflygningen. Till min förvåning svarade han att om jag bara kunde garantera att vädret blev bra så skulle han inte ha något emot det. Det låg visserligen en mörkblå åskbank vid södra horisonten, men jag berättade för morfar att piloten nog skulle undvika den. »Det förstår du väl att dom inte flyger bland blixarna», tillade jag överlägset.

Morfar satte på sig galoscherna

och klev in i DC-4:an. När den rullade ut till start kom regnet och just som planet lyfte brakade ovädrer loss. Allt blev mörkt och svart och den röda QGO-skylden tändes vid tornet. Blixarna regnade ned och det skrällde och ekade i stationsbyggnaden. Ännu en timme låg ovädrer kvar och jag kände vissa samvetsqual över att ha lurat upp morfar i soppan. Men till sist drev de mörka molnen bort och DC-4:an kom ned och landade.

När morfar stigit ur sade jag ursäktande: — Ja, ingen människa kunde ju förutse att det skulle bli ett sådant förskräckligt väder.

— Jassa, har ni haft dåligt väder? Ja, jag hann verkligen inte titta så mycket för jag hade ett långt samtal med flygvärdinnan. Det var inte någon vanlig jänthoppa inte! Tänk, hon berättade för mig att ena dagen är hon i London och den andra i Paris. Hon påstod att dom här stora fyrmotoriga planen är fullständigt säkra!

— Var du inte rädd?

— Vad tusan skulle jag vara rädd för? sade morfar, skulle jag vara rädd när en sådan där liten flicksnärta inte är det? Jaja, det här blir allt någonting att berätta för folk därhemma!

— Berätta det inte för mormor bara, sade jag. Du vet hur fruntimmer är — svart-sjuka och tokiga. Du förstår, om hon skulle få reda på att du inte lade märke till säsongens värsta åskväder bara därför att en flygvärdinna blixtrade med ögonen — ja, du vet, det skulle bli svårt att förklara.

Red Top.



McDONNELL FD-1 PHANTOM

Det första amerikanska reaktionsdrivna jaktplan som konstruerats speciellt för basering ombord på hangarfartyg var det tvåmotoriga McDonnell XFD-1 Phantom eller FD-1 som planets beteckning ändrades till efter det att US Navy beställt 30 exemplar. Huvudparten av dessa plan torde vid det här laget redan vara levererade. Ett utmärkande drag hos FD-1 är den ovanligt långt bak placerade vingen; de båda reaktionsaggregaten ligger helt begravda i den exceptionellt tjocka vingroten.

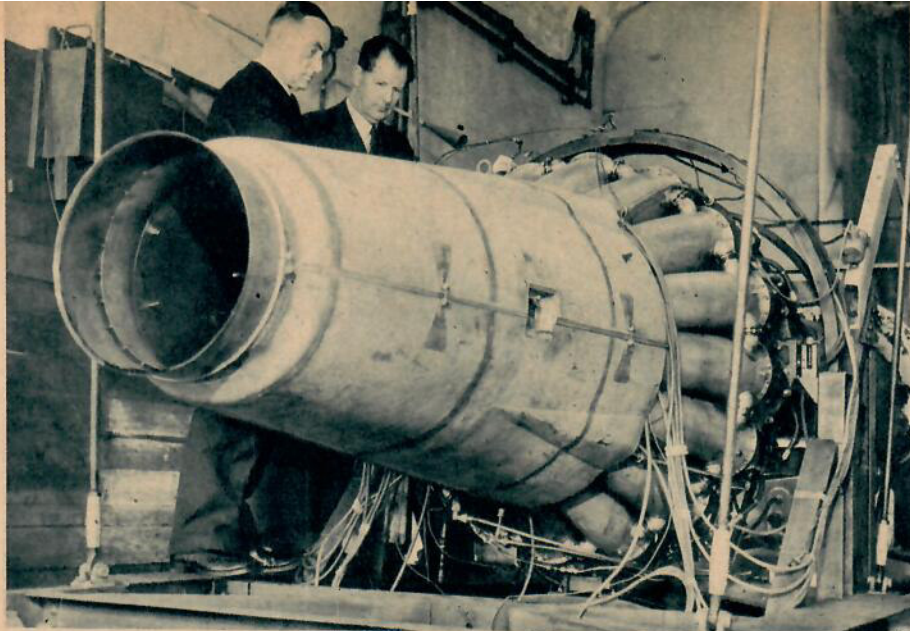
Denna inbyggnad har möjliggjorts genom att använda två axialkompressorförsedda Westinghouse 19 B Yankee-aggregat med liten diameter. Dessa aggregat ger vardera en statisk dragkraft på 680 kg, varför det är möjligt att normalt flyga FD-1:an på endast ett aggregat. Landstället är givetvis av s k noshjulstyp med noshjulet placerat ovanligt långt tillbaka under nosen. Landningsklaffarna har naturligtvis tagits till ordentligt eftersom planet måste landas på det korta hangarfartygsdäcket.

Beväpningen måste sägas vara i svagaste laget, trots att de fyra 12,7 mm kulsprutorna har koncentrerats till nosen. Yttervingarna är fällbara uppåt. Ytterligare två nya reaktionsdrivna McDonnell-jaktplan befinner sig på utvecklingsstadiet. Den ena typen XF2D-1 är förmodligen en direkt utveckling av FD-1:an, medan den andra typen XP-85 är en helt ny typ som konstruerats speciellt med tanke på att medföras upphängd under flygkroppen på långdistansbombplanet XB-36. XP-85:ans stigförmåga lär vara fenomenal.

DATA OCH PRESTANDA

Spännvidd: 12,39 m.
Längd: 11,78 m.
Höjd: 4,32 m.
Vingyta: 26,3 m².
Tomvikt: 2 920 kg.
Flygvikt: 4 445 kg.
Vingbelastning: 168,8 kg/m².
Toppfart: c:a 845 km/t.
Flygsträcka: c:a 1 600 km.
Topp höjd: c:a 11 300 m.





Den berömda »fartdären» Sir Malcolm Campbell håller nu på att bygga en reaktionsdriven utveckling av sin racerbåt »Blue Bird». Motorn är av den välkända typen de Havilland Goblin, alltså samma motor som används i jaktplanet Vampire. Bilden visar Sir Campbell och chefskonstruktören major Frank Halford vid de Havilland Engine Co.



Ovan: För några dagar sedan landade med sedvanlig bravur fem amerikanska Mustangar på Bromma. Mustangerna var av typ P-51D (alltså identiska med flygvapnets tidigare inköpta J 26:or) och hade flugits hit från en amerikansk bas i Tyskland. På bilden ses ledarplanet »Miss Mamooki». — Nedan: Ett handbollslag från flyget har för första gången kvalificerat sig till div I i handboll. Det är F 11 som svarar för den bravaden och här ses laget efter tredje kvalmatchen, då nyköpingsgossarna besegrade Heim.



*Flyktigt
sett...*

● General Hjalmar Riiser-Larsen, tidigare chef för det norska flygvapnet, är numera anställd vid Scandinavian Airlines System, där han skall undersöka möjligheterna för en utvidgning av SAS routesystem.

● DDL, Det Danske Luftfartsselskab, satte onsdagen den 12 februari ett »personligt» rekord när antalet passagerare på inrikeslinjerna på en dag uppgick till 470 personer.

● De fem Vickers Viking-plan som DDL beställt i England och som kom till Danmark helt nyligen har fått namnen ALF, BO, GARM, ORM och SKJOLD VIKING.

● Svenska Aeroplan AB (Saab) i Linköping har redan levererat ca 30 Safirer. Sex har gått till Etiopien, därav en till Hertigen av Harrar, som är son till Kejsar Haile Selassie.

● GLENN L. MARTIN Co. hade i slutet av februari byggt om alla de 100 ex-militära Douglas C-54:or som beställts för civilt bruk. Endast sex flygplan återstod.

● Priserna på både Navion och Bonanza har stigit avsevärt. Navion har sedan serieproduktionens början kostat 6100 dollar men kostar från den 20 januari 7750 dollar. Anledningen till höjningen lär vara att priserna på motorer och propellrar stigit med 25 procent. Beech Bonanza som när den debuterade kostade 7345 dollar kostar i dag 7975 dollar.

● USA producerade under 1946 36 850 flygplan av vilka inte mindre än 35 000 var sportplan. Endast 1 400 militära plan och 450 trafikflygplan tillverkades. Bland trafikflygplanen räknas alla flermotoriga civilflygplan. Dollarvärdet per flygplan var naturligtvis högre för militär- och trafikflygplan men anmärkningsvärt är att antalet sportplan som producerades under fjolåret med 10 000 plan överstiger antalet inregistrerade civilflygplan 1941 (24 124).

En automatiskt utfallande steg har den här C-54:an som gästade Bromma i samband med leveransen av de Mustangar som berättas om härovan t v. Stegen manövreras genom ett s k pneumatiskt system, dvs genom en tryckluftsanordning.





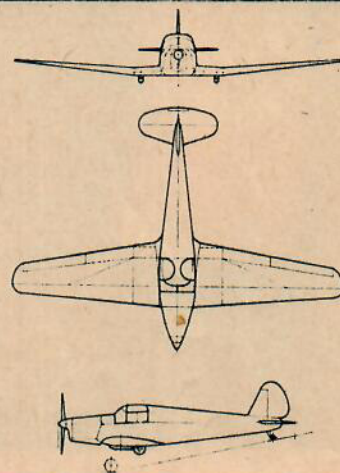
MRAZ M-1 SOKOL

Mraz M-1A Sokol var det första tjeckoslovakiska sportplan som började framställas i serie efter kriget. Tillverkare är J. Mraz, Chocen. Sokol (= Falken) förekommer i två versioner, en tvåsitsig kallad M-1A och en tresitsig benämnd M-1C. Båda dessa versioner har emellertid samma motorutrustning: en Walter Minor 4-III på 105 hk vid 2 500 v/min. Marscheffekten är 80 hk vid 2 300 v/min och bränsleförbrukningen 24,5 l/t vid 2 300 v/min. Bränsletanken har en rymd av 119 l och oljetanken 9 l. I standardutrustning med DK-styrning med ratt och fast träpropeller kostar tvåsitsaren M-1A omkring 17 000 kronor i Sverige.

Planet är byggt i trä med vingarna kläd-

da med fanér och duk. Även flygkroppen är fanérklädd. Landstället är uppfällbart bakåt och har en spårvidd på 2,3 m.

Data och prestanda (värdena för tresitsaren M-1C inom parentes): spännvidd 10 m, längd 7,17 m, höjd 1,85 m, vingyta 12 m², tomvikt 400 kg (405 kg), flygvikt 700 kg (750 kg), vingbelastning 58,3 kg/m² (62,5 kg/m²), effektbelastning 6,7 kg/hk (7,1 kg/hk), toppfart 243 km/t (240 km/t), marschfart med 65 procents effektuttag 215 km/t (212 km/t), landningsfart med klaffar 62 km/t (68 km/t), stighastighet vid marken 3,5 m/sek (ca 3 m/sek), normal flygsträcka vid marschfart 1 000 (570 km), topphöjd 5 400 m (4 900 m), startsträcka 140 m (190 m) och landningssträcka 90 m (110 m). Ovanstående flygsträcka för M-1C är beräknad med 700 kg flygvikt och 65 kg bränslelast. Med sammanlagt 119 liter bränsle kan emellertid flygsträckan ökas till 1 000 km.



Klipp här!

● Amerikanska arméflygvapnet har beställt 500 exemplar av det reaktionsdrivna jaktplanet Republic P-84 Thunderjet. Värdet av beställningen uppgår till 25 miljoner dollar. P-84 är närmast avsedd att så småningom ersätta P-80 Shooting Star. Re-

public-fabriken arbetar f n med ytterligare ett reaktionsjaktplan kallat XP-91. Typen är ännu så länge strängt hemlig.

● Lockheed-fabriken levererade under 1946 405 reaktionsjaktplan av typ Shooting Star till USAAF. Antalet producerade Constellations uppgick till 57. Sammanlagda värdet av 1946 års produktion var 114 miljoner dollar.

● USAAF har beställt 150 armésambandsplan av typ CONVAIR L-13.

● Sikorsky-fabrikens ingenjörer beräknar kunna sälja den nya tvåsitsiga helikoptern Sikorsky S-52 för ca 15 000 dollar under

föresättning att seriens storlek inte understiger 250 helikopters. Detta är märkligt nog eftersom Bell-fabriken med en på förhand upplagd serie på 500 Bell 47B (en helikopter i exakt samma storleksklass) inte kunde nå ett lägre försäljningspris än 25 000 dollar.

● Fairchild-fabriken färdigställde i mitten av december förra året sin 87:e C-82 Packet för amerikanska arméflygvapnets räkning.

För att få tillstånd till en del helikopterflygningar inom Stockholm har Ostermans Aero måst lägga in ansökan hos stadens polismyndigheter. Försäljningschefen vid Ostermans, ingenjör Olle Sefeldt, inbjöd nyligen poliskommisarien Erland Hägerroth till en tripp med helikoptern. Poliskommisarien blev mycket förtjust i det nya fortskaffningsmedlet, vilket man däremot inte kan säga att schäfern Chore blev. Han skällde ner såväl ekipaget som de ombordvarande.

Den förste eleven i Ostermans helikopterskola, flygvapenfuriren Lars Westlund, gjorde härom dagen sin första ensamflygning. Helikopterkursen omfattar 25 timmar, varav hälften i DK. Westlund som tidigare har 1 000 timmar bakom sig i vanliga plan har hittills klarat alla prov med glans. På sin första ensamflygning gjorde Westlund en stigning till 50-75 meters höjd, en sväng runt fältet och några flygövningar på låg höjd (från en halv till tio meter) innan han landade. Ostermans helikopterskola är den enda i sitt slag i Europa och Westlund blir därmed den förste civila helikopterpiloten som utbildats i Europa. Han har f ö redan erbjudits fast anställning hos Ostermans Aero efter kursens slut. Eleven nr 2 är en representant för Luftfartsstyrelsen, byråingenjör Bengt Kellin har också börjat sin utbildning.

Filmskådespelerskan Veronika Lake har nyligen köpt en North American Navion i Los Angeles. Veronika kommer hädanefter att flyga till och från filmstudion. Påstås det.





...och nu reser Chefen som förr igen

UNDER fem år inskränkte sig Chefens resor till ett minimum. Detta framgick också av företagets bokslut. Filialerna saknade den gnista och den framåtanda, som han brukade ingiva dem vid sina besök runtom i distrikten. Men Chefen tålde helt enkelt inte längre påfrestningarna under de långa resorna.

Då köpte firman en vacker dag en Beechcraft Executive Transport. Vad som sedan hände går till företagets hävder, huvudsakligen skrivet i vinstmarginalen. Nu dyker Chefen åter upp än här, än där, liksom en general som alltid befinner sig på de utsatta punkterna. Nu reser han med en hastighet

av 320 km/tim. — utan jäkt, utan trötthet. Om han vill, kan han också ta med sig sina avdelningschefer. På bokföringsavdelningen betalade man »Beechcraften» med de första månadernas ökning av vinsten. Snart hinner den betala sig flera gånger om.

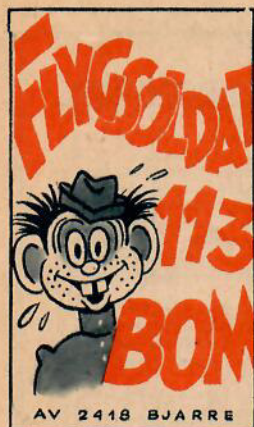
Ett företags transportproblem är lika mycket en fråga om *tid* och *rörlighet* som om biljettkostnader. De besparingar Ni kan vinna med en Beechcraft Executive Transport är värda att närmare undersöka — den saken kan hundratals Beechcraft-ägare i USA gå i god för.



Beech Aircraft

CORPORATION 

WICHITA, KANSAS, U. S. A.



FIMPEN DEBUTERAR

— Det är inte lönt att du tjarar. Du får inte följa med, och hör sen!

Fimpen blängde förbittrat efter storebror, som betonade det definitiva i beslutet genom att vända på klacken och gå sin väg.

Vilket sabla sätt, va? När han visste — äh, inte tänkte han på något annat än sin egen bekvämlighet. Fimpen stirrade dystert på den vackra Klemm 35-an, som stod tankad och klar och puttrade på värming, medan storebror var inne och telefonerade till staben, att han snart skulle starta målflygningen åt de vanliga tre lv-förbanden kring Vändarn. Två timmar — och framsitsen tom, vilket slöseri, va? Inte för att han tjänade något på att låta Fimpen följa med, förstås, men man får väl inte tänka på det sättet, menade Fimpen. Han betraktade fundersamt kapellet över främre sitt-rummet. Det var häktat på utsidan...

— Hör du du... Nisse du, sade han till meken, som kom luffande i sin f. d. vita overall och skulle prova magneterna.

En humoristisk flygnovell

av

ROLF WIESLER

— Va var det du sa? undrade Nisse, och då sa Fimpen vad han tänkte.

Storebror Janne gjorde första anflygningen precis på slaget 9, ingen skulle få anledning att klaga på honom — det var ett av villkoren för att han skulle få flyga på mål överhuvudtaget. Lömskt och oförmodat kom han pillrande mellan talltopparna, drog på fullt och dök ned mot b-platsen, tog pjäserna och instrumenten i flanken, rullade upp dem från femton meters höjd, hann med att se uppståndelsen, tryckte planet

flackt mot sjön nedanför pjäsberget, varigenom han kom »ur elden» — och tog sedan upp i en »zoom», rollade och dök iväg till nästa »batteri i en vid sväng till 120 grader mot dess attackriktning och upprepade manövern. Det fanns alltså skäl till att han inte gärna ville ha sin lillebror med på detta nyttiga men farliga busande.

Mitt i andra varvet upptäckte han något som kom honom att hoppa en dryg centimeter högt i sitsen: något pekade upp en topp på kapellet över främre sitttrummet! Han lossade fastbindningen, tog spaken mellan knäna, böjde sig fram och lossade bakre delen av kapellet.

Ett litet vitt ansikte med yra, skräcksvarta ögon stack upp.

— Fimpen! skrek han rasande. Vet du ingen levande... ja, spy över högra kanten då, din olycka! Nej, högra!

Han dunsade ned i sitsen, lade planet i vänster vingglidning för att slippa få det omregistrerat i en fart, därefter tittade han

(Forts. på sid. 27.)

LUFTFÄRDFÖRSÄKRINGAR

tecknas av följande till Den Nordiska Poolen För Luftfärdförsäkring anslutna bolag

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

Nytt från Köpenhamn

Ännu så länge är inget bestämt om de två hjälpvapnen till danska armén och flottan — Haerens Flyvertropper och Marinens Flyvevaesen — skall sammanslås till ett enhetligt flygvapen jämställt med armén och flottan. Dessa två kategorier flygare har dock inlett ett visst samarbete i »Kontoret för luftmilitära Sager», vars uppgift är att bana väg för det kommande danska enhetsflygvapnet — om det kommer. På den tidigare marinflygskolan Avnø vid Vordingborg har sedan i fjol vår flygutbildning pågått för officerare ur armé och flotta med lärare från båda vapnen. Till en början användes KZ III innan Skandinavisk Aero Industri hann med att leverera de 15 plan av typ KZ II Traener som beställts. Nu är emellertid samtliga KZ III levererade. Utbildningen fortsättes på Danmarks största flygfält Karup på Jylland, beläget mellan Viborg och Herning. 25 tvåmotoriga övningsplan av typen Airspeed Oxford har nyligen anlänt dit från England. Flygplanen är avsedda att användas för träning på tvåmotoriga plan med tanke på en planerad anskaffning av bombplan. Utöver Oxfordplanen har i England vidare inköpts 30 enmotoriga övningsplan av typen Harvard, fyra anfibrer av typ Supermarine Sea Otter för Marinens Flyvevaesen och i dagarna slutligen väntar man hem de 26 Spitfire IX som skall användas på den planerade jaktflygskolan i Aalborg.

När dessa senare flygplan levererats skulle det största danska behovet av militära övningsplan vara tillgodosett. Först när den nya danska militärordningen är godkänd av riksdagen kommer inköp av förstalinjesplan att beslutas.

Övergångsflygskola på Karups flygfält

Den 6 januari upprättades övergångsflygskolan Karup, där elever från den elementära flygskolan Avnø, som preliminärt in-

ställer sin verksamhet, fortsätter utbildningen på Harvard-planen tillsammans med de tidigare utbildade armé- och marinflygare som skall friska upp utbildningen. Karupskolan är underställd Haerens Flyvertropper men är gemensam både för arméns och flottans flygvapen.

Skolchef är kapten E. B. Meincke från Haerens Flyvertropper, under det att en av de tre instruktörerna är från Marinens Flyvevaesen. Även den tekniska personalen är från båda vapnen med materielmester S. Cristensen, Marinens Flyvevaesen, som chef.

Den 18 februari upprättades en elementär flygskola, gemensam för Haerens Flyvertropper och Søvaernets Flyvevaesen och underställd den sistnämnda. Utbildningen är förlagd till marinflygstationerna Köpenhamn och Avnø och pågår åtta månader.

Den 1 mars upprättades en flygmekanikerskola för reservhantverkare till Haerens Flyvertropper och Søvaernets Flyvevaesen. Skolan är underställd arméns flygvapen och pågår ca 2½ år. Utbildningen är förlagd till det militära flygfältet Vaerløse 20 km NV om Köpenhamn.

SLAGET OM BERLIN

Forts. fr. sid. 14.

tydligt att vi slutligen lyckats bemästra det tyska försvaret och att fienden var utlämnad åt oss på nåd och onåd.

Samtidigt hade vi utökat vårt bombflyg till en fruktansvärd styrka, trots att det måste erkännas att den ännu endast var en dryg fjärdedel av den ursprungligen avsedda.

Vi måste ge fienden andrum

Från april till september 1943 ställdes allt strategiskt bombflyg, både RAF och amerikanskt, under den allierade överbefälhavaren general Eisenhower befäl, och insattes i operationer för att nedkämpa det tyska flygvapnet eller förbereda invasionen i Europa.

Allt som rörde förberedelser och stöd av invasionen hade absolut företrädesrätt. På grund härav hade den strategiska bombningen av Tyskland måst anstå under närmare ett år. Jag bedömde att de skador vi tillfogat den tyska industrien skulle kunna repareras på 5-6 månader om vi gav fienden andrum från den strategiska bombningen, varom jag också meddelade vederbörande.

Detta andrum var det nu meningen att ge honom. Det fanns ingen annan utväg, om det mest fruktansvärt svåra militära problem under detta och kanske varje annat krig skulle kunna lösas och alltså Europa inva-

Pappersransonering!

Pappersransoneringen är nu en realitet. Regeringen har påbjudit en minskning av den inhemska pappersförbrukningen för att frigöra papper, som annars skulle ha använts här hemma, för export. En överenskommelse om ransonerings genomförande har träffats mellan Svenska Tidningsutgivareföreningen och Folkhushållningsdepartementet.

Detta beslut betyder för FLYG att vi får använda mindre papper än vi skulle behöva för att trycka det antal tidningar som våra ärade läsare önskar köpa.

Tidigare har vi kunnat lämna våra läsare den servicen att FLYG alltid funnits till salu i de flesta svenska tidningsaffärer. När vi nu genom den överenskomna pappersransoneringen blir tvingade att trycka ett mindre antal tidningar än tidigare, kan det hända, att tidningen redan är slutsåld, då Ni kommer till Er tidningsaffär. Vi ber härmed på förhand om ursäkt, om detta skulle hända Er, men vi kan icke, så länge pappersransoneringen pågår, garantera att alla som vill köpa lösnummer av FLYG kan få den.

Säkrast är Ni naturligtvis att få köpa FLYG om Ni redan på första försäljningsdagen hör Er för hos Er försäljare eller om Ni hos samme försäljare tecknar en prenumeration på tidningen.

Vi liksom Ni hoppas, att denna och övriga ransonerings åsarast möjligt skall kunna upphöra. W. KLEEN.

deras över havet. Därför motsatte jag mig naturligtvis inte beslutet att ställa bombflyget till invasionsarméernas förfogande när träningen en gång var kastad. Jag visste att arméerna inte skulle lyckas utan bombflyget.

Emellertid hade det strategiska bombflyget, både det engelska och amerikanska, redan gjort armén en tjänst som var av oberäknlig betydelse vid förberedelsen av invasionen.

Som ett resultat uteslutande av den allierade dag- och nattbombningen hade det tyska flygvapnet blivit oförmöget till offensiva företag och hopplöst underlägset — samma flygvapen som tidigare med enastående effektivitet hade använts för att härjande bana väg för de tyska arméerna genom Europa.

De allierade stridskrafterna, tagna som en enhet, var väl beredda för invasionen i Europa, sedan den strategiska bombningen fullständigt försatt fienden på defensiven och därtilt förorsakat den tyska flygindustrin mycket betydande skador.

Föregående artiklar i denna serie var införda i nr 3, 4, 5, 6, 7 och 8. — Forts. i nästa nr



För
verklig
finrakning

matador

rostfri

FRÅN SVERIGES STÖRSTA RAKBLADSFABRIK



3 hål 25 öre
Slits 30 "
Facette 40 "



En bild av de två första flygplanen av den nya snabba amerikanska trafiktypen Martin 2-0-2 som kan bära 36—40 passagerare med en marschfart på 430—450 km/t. Provflygningen av det första planet som inte är någon prototyp i vanlig bemärkelse utan det första serieexemplaret ägde rum i slutet av november och det andra flygplanet var i luften redan den 28 januari.

Ferieflygskola i Varberg

I sommar kommer Ostermans Aero AB att i samarbete med Varbergs flygklubb starta en ferieflygskola på Vetteröns flygfält utanför Varberg. Avsikten är att ge så många som möjligt chans att ta A-1-certifikat. För att göra det hela så billigt som möjligt kommer man att använda Cubar vilket gör att man kan få certifikatet för endast 625 kronor. Priset inkluderar de erforderliga 15 flygtimmarna och teoriundervisningen men däremot inte läkarundersökning och certifikatlösen. För fortsatt utbildning fram till A-2-certifikat, vilket kräver ytterligare 10 flygtimmar, blir timpriset med Cub 40 kronor. Internationellt gällande certifikat att medföra ej betalande passagerare kan man alltså få för 1 025 kronor.

Parallellt med denna utbildning kommer en annan kurs att anordnas. Denna avser skolning med Auster fram till A-2-certifikat och ett sådant berättigar till flygning med alla landflygplan med upp till 150 hk motoreffekt. Priset för denna kurs är 1 450 kr. Anmälningstiden för kurserna, av vilka den första börjar den 20 maj, utgår den 30 april.

FIMPEN DEBUTERAR

Forts. fr. sid. 25.

åt vänster för att vara finkänslig. De häftiga förskjutningarna i tyngdpunktslägget kom honom att vrida huvudet tillbaka igen.

— Håll dig still i planet, pojke! röt han. Du är inte på Nöjsan!

Men Fimpfen, som tydligen insett omöjligheten av att göra sin spåda röst hörd, pekade med ivriga gester nedåt bakken. Storebror sneglade nedåt och såg planetes lilla

miniatyrskugga kila fram över skogens ljusa och mörka fläckar. Han nickade.

— Ja, jag vet! Sitt ned och spänn fast dig! Sitt, säger jag! Och spänn fast dig! Blir det mer kalvning så håll dig utanför kanten!

Fimpfen gav upp, gröp i selarna och knäppte till centralläset. Janne måste resa sig igen och kontrollera läset — tur att det var jämnt väder. Han trumfade till Fimpfen i förbifarten ovanpå hans vita ballongsidenhuvu — inte hårt, naturligtvis, han bara »mjölade» ned honom i sitsen ordentligt.

— Och nu sitter du still, begriper du! Det var bara att fortsätta målflygningen. Utan Fimpfen eller med var det ett visst schema som måste gås igenom, om så Fimpfen skall kräkas till stjärten hängde ut genom truten på honom! Kanske han kunde begripa sedan, att Janne inte nekat honom utan anledning!

Fimpfen tycktes ta det hela lugnt. Han höll på och pysslade med något i panelskapet — och under nästa varv — ungefär på den punkt där han nyss biktat sina inälvor — blev det klart att han tydligen inte mist lusten för rackartyg. När Janne genomförde anflygning i läganfall och nästan kunde lagt en 25-öring i flamskyddet på akantroppens flank-pläs — hängde sig Fimpfen ut över kanten och hivade hans servettrulle av papp över bord! Att en hård papprulle i över 200 km/tim inte är den sak man helst vill ha i huvudet — eller egentligen någonstans! — begrep han inte. Janne undervisade honom därför under nästa halvvarv, och sedan satt han verkligen still, ända tills planet landade igen. Janne hade en omsorgsfull trimning i beredskap åt honom — men därav blev intet. Bredvid Nisse som löpte med i vingen sprang en ung karl med goggles och kamera, och en annan trädde pekfingeren innaför livremmen på Janne så snart han hoppat ur och höll fast honom.

— Från Folkets Allehanda, presenterade han sig. Johansson är namnet — Flyg Johan signaturen. Min bror är signalist på Lvnänting utåt Vändarn. Han ringde upp mig nyss och sa att ingenjörn alarmerade en skogseld genom att bomba in meddelandet med en servettväska! Kan vi få höra lite mer om det? Ni har alltså matsäck med er? Ni skrev på en pappersservett, sa han...

Han fick höra alltihop. Men det var ju inte så viktigt som vad Fimpfen fick höra sedan:

— Näja... gärna för mig! Du tynger inte

så mycket som fulltankat, och det får en ju aldrig i alla fall! Så du kan ju vara med — om inte Staben har något emot det.

Därnäst, betonade Fimpfen, att han inte alls kräktes! Han kom av sig, när han fick se att det rök därnere.

ÖKENVINDEN TAR...

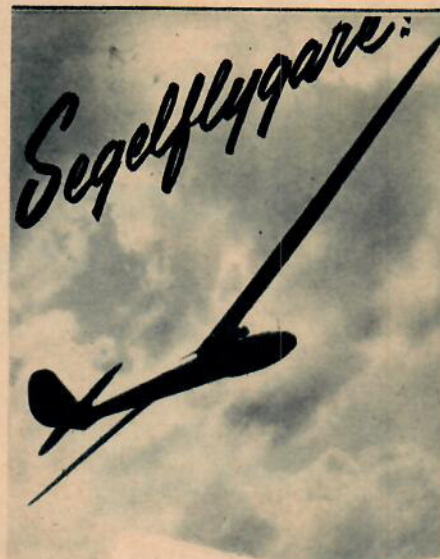
Forts. fr. sid. 12.

blod, över huvud taget all den underhållning som engelska officerare förstär att ordna på ett sådant mästerligt sätt var på jordklotet de än befinner sig. Vi accepterade tacksamt allting, flygning kunde det ändå inte bli tal om på grund av att en 70 kilometers sandstorm behövde fyra dar för att blåsa det värsta ursinnet av sig.

Det var med verklig saknad vi lämnade våra vänner och satte kurs på El Adem, Tobrucks flygfält. El Adem ligger mitt i öknen, det är ett jättelikt fält med oändliga runways, hypermoderna stationsbyggnader, barker, hotell, sjukhus, allt i modern funktistil, men runt omkring bara sand, sand och åter sand.

Nästa dag var vi tidigt på benen

för att avverka den sista delen av Väst-öknen och vi räknade med att uppnå Cairo före solnedgången. Innan vi startade träffade jag en engelsk pilot som vänligt nog erbjöd sig ta en del av vårt bagage eftersom han själv skulle passera Cairo med sin Auster på väg till Uganda. Han fick ta mattan och de i denna inrullade flytvästarna. Första etappen gick till Mersa Mathru där vi tankade och fick en förträfflig lunch på officersmässan. Sen var vi nere mitt i öknen och fyllde på ur den gamla hederliga Jerrycannen och satte så slutgiltigt kurs på Almazaflygfältet, i dagarna förresten omdöpt till King Faruk Field. Allt hade denna dag gått efter beräkning utom att vi sista biten fick hård motvind, men nu var vårt motto »hellre nattflygning än ökenattlandning». Myndigheterna på Almazaflygfältet var emellertid av en helt annan uppfattning när vi uppenbarade oss i kontrolltornet efter att ha landat utan förannmäl-



Flyg-
försäkringen
ordnas i



FÖRSÄKRINGS A.B.
FYLGIA
STOCKHOLM 7



Vårt varusortiment omfattar bl. a: Sybehör, dam-ekipering, tyger, gardiner, linnevaror, filtar, dam-trikå, 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

Se de nya
priserna i
vårens och
sommarens
katalog från

ning, utan radio och utan ljus. Att vi sen saknade visering och vederbörligt överflygningstillstånd gjorde inte saken på något sätt bättre. Vår räddning undan ett snöpligt avtag till Calros, enligt utsago ganska illaluktande fängelse, uppenbarade sig dock i form av chefen för shellservicen, som bilstsnabbt ställde allt till rätta och dessutom körde oss till stan och skaffade rum på Shepherd's.

Thorsten Akrell.
(Forts i nästa nr)

RÄTTELSE. I bildtexterna till artikeln »Radar i luftförsvarets tjänst» i förra numret hade insmugit sig ett par fel. I en underskrift står det sålunda markradiostation där det skall vara markradarstation. Radarbilderna »före och efter radarstörning» hade blivit upp och nedvända, medan bilden längst ner i h på uppslaget inte hörde till denna artikel. Eljest var det rätt.

INJECTOR COMPANY AB heter ett nybildat företag som nyligen övertagit Hesselman Motor Corporation AB:s fabrik i Hammarby för att tillverka insprutningsutrustningar för flyg-, diesel- och hesselmanmotorer. I överlåtelsen ingår samtliga patent som berör tillverkningen. Det nya bolaget vars aktiekapital uppgår till 2,5 miljoner kronor har även förvärvat nyttjanderätten till vissa patent tillhöriga AB Atlas Diesel. Injector får på så sätt två stora företags erfarenhet samlade på en hand.

Fabriken som sysselsätter omkring 350 arbetare ligger inne med stora order från bl a Flygvapnet, Scania-Vabis och Volvo. Till verkställande direktör har utsetts civilingenjör Per Rinman, tidigare försäljningschef vid AB Atlas Diesel.

VILKA ÄR PLANEN?

När Ni funderat ut vilka flygplan bilderna föreställer kan Ni skicka in lösningen till FLYG:s redaktion, Tegnérsgatan 35, Stockholm. Märk kuvertet »Bildpristävling 9». En tia och tre femmor vinkar.



LÖSNING TILL »BILDPRISTÄVLING 6»

1. Hawker Hurricane IID. 2. Hawker Typhoon. 3. Chance Vought Corsair. 4. Lockheed P-38 Lightning.

1:a pris 10 kr: Gunnar Blomquist, Junohälsövägen 4, Stora Essingen.

2:a-4:e pris 5 kr: Ivar Karlsson, Box 317, Ede, Delsbo; Arne Jacobsson, Norra Promenaden 135, Norrköping, och Volontär 448 Johnsson, Vsk-skolan, FUS, FCS, Västerås.

Flygmekanikerskolan i Mölndal

Ynglingar, som äro i åldern 15—23 år och ha lust och fallenhet för mekaniskt arbete kunna antagas som elever. Utbildningen omfattar en 2-årig kurs med såväl praktisk som teoretisk undervisning.

Skolan, där undervisningen är avgiftsfri, ombesörjer elevernas inackordering i eget elevhem för en avgift av kr. 80:— per månad. För obemedlade och mindre bemedlade elever kunna elevstipendier erhållas med upp till kr. 90:— per månad.

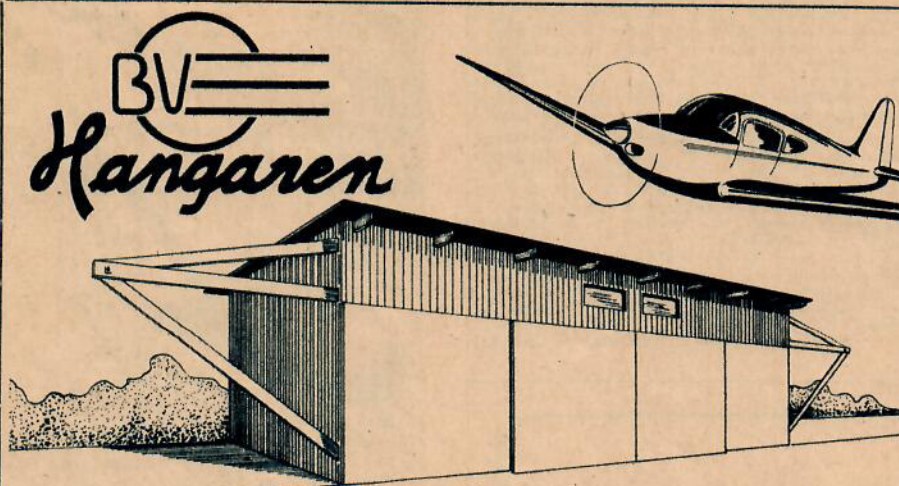
Förutom flygmekaniker utbildas även inredningssnickare, plåtslagare med svetsning, radiomontörer, smeder och tapetserare; för den sistnämnda avdelningen 4 års lärotid.

Ansökan om inträde bör vara skolans expedition tillhanda senast den 15 juni 1947.

Läsåret, som omfattar 11 mån. med 48 timmars undervisning per vecka, börjar den 1 augusti 1947.

Upplysningar lämnas av skolans expedition, Berzeliigatan, Mölndal (telefon 27 20 42), där även anmälningsblanketter och formulär för stipendieansökningar kunna erhållas.

Styrelsen.



för ett flygplan

LÖSER SPORTFLYGETS HANGARFRÅGA

Levereras i sektioner — lätt att montera — patentsökt

REPRESENTANT

A.-B. AHRENBERGSFLYG

LINDARÄNGEN — Tel. 67 58 12

Tillverkare: A.-B. BYGGNADSVÄRKEN — GÖTEBORG

Tel. 11 48 85 — 13 25 84 — N. Olofsson, bostad tel. 16 85 75



TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET

Officiellt organ för

Kungl. Svenska Aeroklubben

Organ för

Svenska Pilotföreningen

Utkommer varannan torsdag

REDAKTION:

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

Danmark: Johs Thinesen, Finsens Allé 29, Odense

Finland: Per S. Jansson, Sjöföretagsgatan 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
Svenvägen 53 - Stockholm

Postgirokonto: 1111.

Prenumerationspris:

Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—

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

Ahlén & Åkerlunds Fotogravyranstalt
Stockholm 1947

KSAK - nytt



PENGAR ATT TJÄNA

I RIKSSEGELFLYGTÄVLINGEN

Penningpriserna i rikssegelflygtävlingens lagtävlingar har alltid varit en källa till stimulans och glädje och nu kan vi glädja klubbarna med att samma penningpriser som i fjol, 2 500 kr, ställts till förfogande av de båda godhjärtade donatorerna dir C. A. Wicander och ing T. Kreuger. Wicander sätter som vanligt upp 1 000 kr till den klubb, vars lag placerar sig som etta i höjdmomentet (lagtävling) och 500 kr till klubb nr två i samma klass. Den Kreugerska tusenlappen går till den klubb, vars lag placerar sig bäst i distansmomentet.

Rikssegelflygtävlingen skulle som bekant börja den 1 april, men hittills har potentaten Bore medverkat i så pass negativ riktning, att inga resultat ännu kommit in. Men de kommer, var så säkra.

Tävlingstiden omfattar som bekant hela sommaren ända fram till den 30 september. Samma regler som i fjol gäller. De klubbar som önskar de tryckta reglerna kan rekvidrera dem i lämpligt antal från KSAK, och likaså kan anmälningsblanketterna (det är två olika formulär, ett för höjdsresultat och ett för distansresultat) rekvidreras från KSAK. Uppge lämpligt antal och tänk på att vi har pappersransonering. Slösa inte med trycksakerna. De kostar pengar.

Vi ber att få påpeka, att samtliga resultat, som man vill räkna i tävlingen så snart

som möjligt skall rapporteras till KSAK, Segelflygavdelningen, Malmskillnadsgatan 27, Sthlm. Tidigare gällde att rapporterna skulle sändas till FLYG, men den saken har nu ändrats. Använd de fastställda formulärens vid anmälan. Även de är en smula ändrade i år. Rekvidrera alltså nya och använd de gamla till annat. Tänk på pappersransoneringen osv...

Skulle mycket goda resultat uppnås, så ring in resultatet, antingen till någon på KSAK eller FLYG:s redaktion eller till Norrvi på Alleberg omedelbart efter landningen. Vi behöver sådant material för propagandas skull. Telefonnumren är: KSAK = Stockholm 23 23 65; FLYG = Stockholm 21 03 91 eller 21 02 38; Alleberg = Leaby 51.

Elva länder inbjudna till segelflyg-SM

Årets Segelflyg-SM i utställningsstaden Örebro kan bli en mer än vanligt intressant historia, om allt vill sig väl. I dagarna har nämligen inbjudan utgått från KSAK, dels till samtliga klubbar och flygvapnet, dels till inte mindre än elva olika nationer:

Belgien	Norge
Danmark	Schweiz
England	Sovjetunionen
Finland	Tjeckoslovakien
Frankrike	USA (från amerikanska zonen i Tyskland)
Holland	

Huruvida något deltagande från de nordiska länderna kan påräknas är nog ganska problematiskt med tanke på att de har stora svårigheter framförallt med materien. Schweizarna och tjeckerna samt amerikanska i Tyskland har redan varit i kontakt med KSAK och meddelat att de är intresserade, så från det hållet kan man nog räkna på deltagande om de många formaliteterna kan ordnas. Vidare är det möjligt att engelsmännen vill komma hit och skaffa sig litet extra erfarenheter inför nästa års stora internationella tävlingar i England. Vad ryssarna beträffar, så uttryckte deras representant vid avslutningen av fjolårets SM på Alleberg den förhoppningen att Sovjets och Sveriges segelflygare snart skulle kunna få träffas i ädel tävling. Det vore verkligen skojigt, om denna förhoppning kunde infrias i år.

Reglerna något ändrade

Ytterligare en liten men dock väsentlig ändring av SM-reglerna har nu gjorts på ett extra sammanträde med segelflygkom-

mittén. Man hade tidigare föreslagit att tillägs-poängen för landning på angivet målflygfält skulle sänkas från 50 till 20 % och att tillägs-poängen för landning på längre bort än det angivna beläget målflygfältet skulle sänkas från 25 till 10 % av distans-poängen. Nu har en ytterligare radikaliserings gjorts — och säkerligen till det bättre. Poängberäkningsparagrafen beträffande distans har nu följande innehåll:

Tävlande som *icke* landar på angivet mål, erhåller poäng för den flugna distansen projicerad på den rätta linjen mellan startplats och angivet mål eller på denna linjes förlängning enligt nedan.

Distanspoäng = $F(P-20)$ där P = projektionen i km och F = dagsfaktorn. Dagsfaktorn, uträknad med två decimaler, bestämmas ur formeln

$$F = \frac{10}{\sqrt{P_m}}$$

där P_m = medelvärdet av dagens tre (3) längsta projektioner.

Tävlande, som landar på av tävlingsledningen bestämt och av honom själv före start angivet mål erhåller ett tillägg av 20 % av distanspoängen.

Det är alltså två nyheter som införes i reglerna, dels projektionen, dels att landning på annan målflygplats än den angivna *icke* ger någon som helst tillägs-poäng.

Höjds-poängen blir som redan meddelats något lägre än tidigare:

Höjdvinst	0—1500 m = 0,02	poäng/m
»	1501—3000 m = 0,025	poäng/m
»	3001—oberg. höjd = 0,03	p/m

Sådana som reglerna nu ser ut, ansluter de i stort sett helt till de internationella regler, som FAI:s segelflygkommission enats om för kort tid sedan.

Eleverna i DK-kursen uttagna

Det blev nästan genomgående modellflygare som kom med i den förestående försökskursen i DK i segelflygning på Alleberg. Kursen börjar som bekant den 4 maj och pågår i tre veckor. Ett stort antal ansökningar hade inkommit till KSAK och uttagningen blev av den orsaken rätt besvärlig. I första hand har dock hänsyn tagits till vederbörandes modellflygintresse och byggtid.

Följande sju gossar blir de lyckliga. Roine Andersson, Norrtälje FK; Carl-Henrik Hansson, Vimmerby FK; Per Inge Jonsson, anställd hos KSAK; Stig Nilsson, Blekinge FK; Herbert Jacobson, Östersunds FK; Lennart Bosenius, Värmlands FK, Jarl Forslund, Halle-Hunnebergs FK.

Som reserver i händelse för förfall för någon eller några av dessa har följande reserver uttagits: Lars Scherlund, Stockholms segelflygklubb; Folke Larsson, Eskilstuna FK, och Karl-Ove Andersson, Västerås FK.

American indeed . . . !

I september förra året anordnades en modellflygtävling i Philadelphia med inte mindre än 1 900 deltagare. Segraren i hastighetstävlingen nådde en protokollförd speed på 190 km/tim och fick för detta som pris ett spritt sprängande nytt sportflygplan typ Ercoupe!!!

Från USA meddelas också att några unga modellflygare på västkusten gärna ville vara med i en stortävling på ostkusten, men tyvärr hade inte grabbarna några respengar. En firma — som oamerikanskt nog inte ville ha sitt namn publicerat — ställde då en Dakota plus besättning till modellflygarnas förfogande och transporterade hela sällskapet till den 4 000 km bort belägna tävlingsplatsen! Det nämns ingenting i meddelandet om hur pojarna placerade sig. Däremot får man tydligt och klart besked om att det allmänna intresset för modellflyg är betydligt större i USA än här hemma...

Segelflygstipendier från Aftonbladet

Aftonbladet har även i år, sjunde året i följd, ställt tio stipendier à 200:— kr till KSAK:s förfogande att utdelas genom lottning till de anslutna klubbar, som har segelflyg på programmet. Följande klubbar får i år sända en representant till en specialkurs på Alleberg 20/7—2/8:

Jönköpings FK, Värmlands FK — Sunne-avdelningen, Västerås FK, Uppsala FK, Norrtälje FK, Halmstads FK och Luleå FK.

Skulle någon av dessa klubbar inte kunna sända någon stipendiat, rycker någon av följande »suppleanter» in:

Borås FK, Sundsvalls FS, Vimmerby FK.

Stipendierna är avsedda för sådana yngre manliga segelflygare, som är lämpliga att vidareutbildas till instruktörer och som är villiga att tjänstgöra som sådana. Stipendiat skall inneha minst C-diplom. Meddelande om stipendierna har utgått direkt till de lottade klubbarna och anmälan skall vara insänd till KSAK senast den 30 april.

Ny KSAK-ansluten klubb

Anslutning till KSAK har beviljats Blekinge flygklubb med adress Kallinge. Ordförande är överingenjör Torsten Collén, och chefen för F 17, överstelöjtnant Rapp, ingår också i styrelsen. Klubben hälsas hjärtligt välkommen.

Flygdagarna

Det börjar nu klarna beträffande flygdagarna under sommaren. Ungefär femton flygdagar kommer att anordnas av klubbarna och KSAK, och i sex av dem kommer flygvapnet att delta enligt ett besked som KSAK fått helt nyligen. Det blir Norrköpings flygklubb den 18 maj; KSAK (på Bromma) den 1 juni; Jönköpings flygklubb den 8 juni; Arboga flygklubb den 15 juni; Värmlands flygklubb i Karlstad den 29 juni och Hälsingborgs flygklubb den 31 augusti, som får FV:s medverkan. Övriga arrangörer som planerar flygdagar får försöka klara sig själva så gott det nu går. Detta gäller bl a även den stora uppvisning som skall avsluta segelflyg-SM i Örebro den 13 juli. Beträffande den uppvisningen kan redan nu sägas, att arrangörerna, KSAK och Örebro Flygklubb, trots flygvapnets frånvaro räknar med att kunna arrangera en verkligt publikdragande »luftcirkus». Det ligger en del trumf kort på lur i bakticken.

Man kan nog utgå ifrån att flygvapnet i fortsättningen inte kommer att medverka vidare vid klubbarnas flygdagar att döma av den skrivelse i ärendet som KSAK motagit sedan förhandlingarna med chefen för flygvapnet beträffande årets flygdagar slutförts. I denna skrivelse säger CFV:

»Med anledning av från KSAK inkomna önskemål om FV deltagande i flygdagar anordnade av KSAK och flygklubbarna har jag äran meddela följande:

Den undersökning jag gjort rörande det ekonomiska läget vid ett antal flygklubbar ger vid handen, att en ekonomisk planläggning grundad på inkomster från flygdagar — med eller utan FV-medverkan — i längden inte torde vara hållbar. Jag vill sålunda ej bli ställd inför en sådan situation att FV-medverkan säges vara nödvändig för klubbens existens. En flygklubs ekonomi bör således, att klubbens icke göres beroende av någon som helst medverkan från flygvapnets sida.

Härifrån kommer att allmänhetens anspråk komma att bli större ju mer den blir van vid flyg och intresset för flygdagar torde därför främdeles endast kunna hållas vid liv genom ett allt mera omfattande deltagande från flygvapnets sida. Detta medför en hård belastning på FV-förband, som på längre sikt blir alltför betungande.

Med anledning härav anser jag att FV i fortsättningen inte kan medverka i av KSAK eller flygklubbarna anordnade flygdagar utom i yttersta undantagsfall. Med hänsyn till den långt framskridna tiden och den planering för flygdagar som redan gjorts, vill jag dock gå med på ett deltagande i sommarens flygdagar i enlighet med nyligen utsänd förteckning.»

Segelflyget i gång

Trots den sena våren börjar segelflygverksamheten komma igång på sina håll ute i klubbarna, och alla tecken tyder på att vi går en ganska intensiv säsong till mötes. Intresset uppges vara stort överallt, och klubbarna står i stort sett ganska väl rustade både med personal och materiel.

I varje fall tyder den kontinuerliga diplomstatistiken hos KSAK på att årsresultatet bör bli gott. Den första april hade följande antal nya diplom utfärdats: 72 A-, 69 B-, (en anmärkningsvärt hög siffra) 30 C- och 5 Silver-C-diplom, eller summa 176 diplom. En vacker början.

De fem nya silver-C-diplomaterna är:

Åke Lund, F 5; Oskar Wettemark, F 5; Bertil Koch, Stockholms segelflygklubb; Claus-Erik Engzell, F 7; Sven Alm, F 6.

Ja, där ser man! Att inte Sven Alm, svensk mästare och allting, haft silvret tidigare beror bara på att han »glömt» de nödvändiga formaliteterna. Välkommen Sven i silverlaget. Guld det torde inte vara långt borta.

ÄLLEBERGSPROSPEKTET

är nu klart och har distribuerats till klubbar, vissa skolor, industrier etc. Det kan rekvireras antingen från KSAK, Malmsskillnadsgatan 27, Stockholm, eller från Segelflygskolan Älleberg, Box 40, Falköping.

Motorflygtävling i Tjeckoslovakien

Som redan meddelats flygklubbarna i cirkulärskrivelse från KSAK, har svenska privatflygare inbjudits att delta i en tävling i Tjeckoslovakien om »Zlins band». Tävlingen går 9—11 maj, och de som vill ha närmare upplysningar kan få dessa från KSAK.

Vi nämner här några av stipulationerna. Besättningen (förare och navigatör) måste ha fyllt 18 år och inneha minst A:2-certifikat. Vidare krävs förstås det vanliga identitetskortet och FAI sportlicens. Deltagande i tävlingen sker på egen risk.

Tävlingen är i stort upplagd som en »tillförlitlighetstävling», där i första hand förmågan att navigera och planlägga en flygning premieras. Tävlingsbanorna är för flygplan med hastighet över 170 km/tim 604 km lång (2 dagar) och för flygplan med mindre hastighet 218 km (också 2 dagar). Bränsle tillhandahålls gratis av arrangörerna.

Nya S-meddelanden

I dagarna har ytterligare några nya SM utgått från KSAK:s segelflygavdelning, och vi ber särskilt få fästa uppmärksamheten på 208/6 *Sträckflygning*, som ersätter det gamla SM om sträckflygning. Det nya, som omfattar 5 sidor, är författat av ingen mindre än Bengt Olov och rekommenderas livligt.

Vidare har man stor glädje av SM 507/1 (9 sidor) om syrgasinstallation. Fina kompletteringar till SM-pärmen, som mer och mer blir vad den varit avsedd att bli — segelflygarnas »nordiska familjebok».

Håll alltid SM-pärmen aktuell. Fråga KSAK:s segelflygavdelning till råds, om någonting är oklart beträffande pärmen. Den är oombärlig för varje »riktig» segelflygare.

Modellflygnyheter att vänta

Amerika visar vägen till nya tävlingsformer

Under kriget har de motorlösa segelmodellerna dominerat modellflygtävlingarna och all nybörjarundervisning har helt inriktat sig på den modelltypen. Sedan vi numera fått i tillfredsställande lager av balsa och naturgummi kan man vänta, att gummimotormodellerna vinna den största populariteten. Wakefieldpokalen och andra internationella troféer kommer att säkerställa nybildandet av en stark modellflygarelit på detta område, där svenskarna har rika traditioner att bevara.

Det är emellertid ställt utom allt tvivel att gummimotormodellerna får en allt här-

dare konkurrens från de bensinmotordrivna F-modellerna. Dessa modellflygplan har särskilt i USA blivit oerhört populära och anmälningresultaten vid de senaste svenska stortävlingarna visar tydligt, att F-modellerna är på god väg att erövra den svenska marknaden. Redan under kriget skaffade sig svenskarna ett gott namn som konstruktörer av miniatyrdieslar. Just nu ser det ut som om de importerade tändstiftsmotorerna skulle ha den största marknaden.

Hittills har F-modellerna inrangerats i de traditionella tävlingarna i tidsflygning. Motors gångtid har därvid begränsats till 30 sek. Eftersom bensinmotorns gångtid i praktiken endast begränsas av den medförda bränslemängden har det framkommit önskemål att specialtävlingar för olika typer av F-modeller skulle anordnas på ett sätt som gör det möjligt att bättre utnyttja den möjliga motortiden.

Tidsflygning med fri motortid för friflygande modeller är uteslutet. Bortflygningarna skulle bli för dyra, då en bra motor kostar i det närmaste hundra kronor.

Det finns emellertid två områden, som hittills endast prövats i liten skala i vårt land men som efter allt att döma kommer att bli synnerligen populära, skalamodellflygning och flygning med linstyrda och radiostyrda modeller.

Skalamodellerna bygges som skalenäga avbildningar av »riktiga» motorflygplan. Deras flygförmåga är begränsad men tillåter väl vad man kallar »skalenäga flygning». I skalamodellflygningen kan man helt komma ifrån den ofta oräddvisa »sekundjakten». Här gäller det i stället att få de skalenäga modellerna att flyga så naturligt som möjligt. Medan en traditionell tävlingsmodell startar brant för att få största möjliga utgångshöjd för glidflykten, bör skalamodellen rulla ut längs startbanan, lyfta långsamt och i vida svängar klättra uppåt med några dm stigning i sekunden. Det är en fascinerande syn, som säkert kniper både modellflygarna och publiken.

Linstyrda modeller är en verklig schlag i USA och i England. Här står modellflygaren hela tiden i kontakt med sin modell genom upp till 21 m långa linor, med vilka han manövrerar höjdrodret. Modellerna bygges i två utföranden, dels racermotormodeller för hastighetsflygning, dels modeller för avancerad flygning. KSAK förbereder just nu svenska tävlingsregler för dessa linstyrda modeller. Hastighetsflygningen är den enklaste tävlingsformen och den erbjuder fördelar, som modellflyget hittills inte kunnat uppvisa, man får nämligen fullt mätbara resultat.

Radiostyrda modeller ställer sig synnerligen dyrbara och kan av den anledningen inte räknas på att bli var mans egendom. Det arbetas emellertid på nykonstruktioner, och så småningom får vi se dessa fjärrstyrda små mästerverk i luften.

För att hjälpa skalamodellflyget och de styrda modellerna på traven har KSAK under våren anskaffat ett 30-tal särskilt lämpliga bensinmotorer, som kostnadsfritt skall delas ut till kvalificerade modellflygare, som är villiga att göra en energisk insats på det nya område vi väntar oss så mycket av.

FV säljer KLEMM 35

Flygvapnet har beslutat sälja 26 stycken Klemm 35 (Sk 15). Klubbar eller andra hugade spekulanter hänvisas till Flygvapnet, Stockholm. Tel.: namnanrop Flygvapnet, 361.

FLYGANDE COWBOYS

Forts. fr. sid. 10.

På grund av det stora intresse, som de amerikanska jordbrukarna visat för flyget och dess stora möjligheter i jordbrukets tjänst, anser många av de flygfabriker som specialiserat sig på mindre plan att 50-70 procent av deras produktion kommer att köpas av farmarna.

Tvåsitigt plan för 2 000 dollar

De amerikanska jordbrukarna har många flygplanstyper att välja på och priserna varierar betydligt. Priset för ett mindre, tvåsitigt plan, är omkring 2 000 dollar, medan ett plan, som kan ta 4-5 passagerare, kostar mellan 5 000 och 6 000 dollar. Ledande amerikanska flygplansfabriker är övertygade om att priserna genom ökad produktion kan reduceras betydligt och att lämpliga plan kommer att kunna säljas till ungefär samma pris som en bil av genomsnittstyp.

Några flygplansfabriker har även börjat tillverka en behändig helikopter, som utrustas med anordningar för sädd och bekämpning av skadeinsekter.

Låga driftskostnader för farmarna

I allmänhet ställer det sig betydligt enklare för en farmare att skaffa sig ett flygplan än för den flygbitne stordrabbon. Farmarens driftskostnader är också betydligt lägre. En gammal lada duger utmärkt som hangar. Tack vare bättre lagringsmöjligheter har han också möjlighet att inköpa stora partier bränsle till billigt pris. Reparationskontot behöver inte heller bli så stort då han många gånger själv kan utföra småreparationer. Ett mindre plan kostar därför farmaren obetydligt mer i drift per mil än en bil. Några långa sträckor behöver han inte heller fara när han skall flyga. En äng duger i allmänhet utmärkt för start och landning.

Särskilt stor nytta har farmarna av flygplanen vid bekämpandet av skadeinsekter. Stora krav ställs på både pilot och plan då man för att effektivt kunna bespruta de infekterade områdena måste flyga mycket lågt. Vid besprutning av fruktträdgårdar stryker planet praktiskt taget trädtopparna.

För någon tid sedan upptäckte en stormfarmare i Nebraska att en stor gräshoppsvärm höll på att förstöra grödan på hans fält. Han skaffade ett större parti sägspan som indränktes med en giftig vätska. Tog fram sitt flygplan och flög på omkring 100 meters höjd, varifrån han lät sprida sägspanen. Det dröjde inte länge förrän gräshoppsvärmerna var förlutad. De farmare som inte har egna flygplan kan genom vissa flygbolag hyra både maskin och pilot för besprutning av infekterade områden. Kostnaderna belöper sig i allmänhet till omkring 42 cent per tunnland.

Vete och ris besås från luften

Särskilt i delstaterna Mississippi och Arkansas utnyttjas flygplan i stor utsträckning för sädd från luften. Enligt den välkända amerikanska tidskriften COUNTRY GENTLEMAN besås största delen av arealen i västkuststaterna från luften. Farmaren Wilbur White förklarade för någon tid sedan att han med hjälp av sitt flygplan nu kan beså sina fält på hälften så kort tid som tidigare.

Även i de risproducerande områdena har flygplanet tagits i anspråk. I Kalifornien besås sålunda, enligt uppgift, omkring 80 procent av risfälten med hjälp av flygplan. Man har även nått enastående resultat vid bekämpandet av skadeinsekter i de bomullsproducerande staterna.

Flygplanet även en viktig tillgång på de stora rancherna

Det är inte bara farmarna som har stor användning för flygplanet, utan även boskapsuppfödarna. Bland de ranchägare, som skaffat sig flygplan, kan nämnas Paul Thompson i Vermillion County. Han äger två plan varav ett två-motorigt Cessna Bobcat. Thompson började flyga redan 1930 och han har hundratals flygtimmar bakom sig. Under en tre månaders period flög han för något år sedan omkring 20 000 km.

— Tack vare mina flygplan har jag nu möjlighet att i detalj övervaka arbetet på mina ägor, förklarar han. Thompson brukar ofta flyga till Kansas City, som ligger omkring 600 km

från hans ranch. Förr i tiden tog en sådan tripp minst tre dagar. Nu händer det ofta att jag flyger på morgonen och är i god tid tillbaka för kvällsmålet, förklarade han för någon tid sedan.

På många av de amerikanska storrancherna använder man flygplan för att övervaka de stora boskapsjordarna. Det är inte otroligt att de amerikanska flygfabriker inom en nära framtid kommer att tillverka ett speciellt ranchplan som kan ta både häst och ryttare! Urlastning kan sedan ske på lämplig plats, varefter inspektionen kan slutföras till häst.

Nytta och nöje kombineras

Givetvis utnyttjar de amerikanska farmarna företrädesvis sina flygplan på sina ägor, men det händer ofta att man ger sig ut på en liten nöjestrupp. — Kostnaderna är förvånansvärt små, uppger en Oklahoma-farmare, som med sin fru för en tid sedan gjorde en nöjesresa till Dallas. Utgiften för bensin och olja för flygsträckan, som uppgick till 465 km, belöpte sig till endast 6.12 dollar. Därtill kom 4 dollar i garagehyra i Dallas.

Många farmarflygskolor

På många platser i USA har farmarna startat egna flygskolor och anställt skickliga f d militärflygare som lärare. Vid en sådan flygskola tog redan första året ett 25-tal lantbrukare flyglicensier, och av dessa erövrade ett 15-tal det åtråvärda flygcertifikatet.

Familjen Cranes, som driver en omfattande fruktodling i Allegan County, är verkligt flygbitne. Familjen äger ett 65 hk Piper Cub och fyra av familjemedlemmarna — fadern, två bröder och en syster — har flygcertifikat. Sitt plan utnyttjar de i stor utsträckning för transport av frukt till grossister i de närliggande städerna.

Axel Eriksson

Fem finurliga flygfrågor

Svar på frågorna på sid 20: 1. På Irland. 2. Helikopters rotor är motordriven medan autogirons rotor är självroterande. 3. Schweiz. 4. I Söderhamn. 5. Sex motorer.

Halmstad

A.-B. Janne Richardson, Halmstad

Tel. Nannanrop

Filial i Falkenberg - Tel. 6 96, 8 96

Specialitet: Motorrenoveringar, Cylinder-, vevaxelslipning, lagerjutning

Lager av: Kolvar, kolvbultar och ringar

Reservdelar och tillbehör

Gengasaggregat »Källes» och »Bollinders»

★ Service och reservdelar för samma ★

Linköping

Banck & Nilson Eftr.

L. Sörensen A.-B.

LIVSMEDELSAFFÄRER

Hygien - Kvalitet - Lägsta pris

Linköping

B 1. Platensgatan 21 Tel. 294 31

B 2. Platensgatan 6 A Tel. 294 32

B 3. Klostergatan 33 Tel. 294 33

B 4. Centralhallen Tel. 294 34

B 5. Nya Tanneforsvägen 19 Tel. 277 60

B 6. Malmslätt Tel. 990 18

Luleå

ÄT GOD MAT I TRIVSAM MILJÖ

konsum Restaurangen

LULEÅ Telefon 14 15

Baren nedre botten Restaurangen 1 tr.

Öppet: vard. 8-22 Öppet: vard. 11-22

sönd. 12-22 sönd. 12-22

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

Nyköping

Konditori Bern

NYKÖPING

Huvudaffär: Ö. Storgatan 2. Tel. 2000

Filialer: V. Storgatan 29. » 2 21

Borgaregatan 12. » 20 21

Stockholm

Inez Ringdabls

SYBEHÖRSAFFÄR

Furusundsgatan 17 - Tel. 62 32 55

Dam-, Barn- och Herrunderkläder, Strumpor, Sybehör

Kemisk Tvätt Strumpor uppmaskas

RIVIERA

BLOMSTERHANDEL

Biblioteksgatan 4, Stockholm

Tel. 11 78 50, 21 18 96

REKOMMENDERAS

Stockholms närhet

GÖR ETT BESÖK HOS

Konditori IWO

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

Öppet kl. 9-22. Telefon 37 22 03

INGA JOHNSON

Uppsala

Vi utför körslor av alla slag med ett flertal Lastbilar

Vänd Eder med förtroende till

S. Almlöfs Åkeri

Nybygget - Uppsala

Tel. 317 35

Tel. 347 35

Alb. GOZZI's

MURBRUKSFABRIK

Köpmangat. 5, Uppsala Tel. 331 87.

MURBRUKSFABRIKEN

Telefon G:a Uppsala 127.

Ängelholm

BERGGRENS

Guldsmedsaffär

Storgatan 27 B Ängelholm Tel. 5 20

Där det finns Flyg
finns det **SHELL**

