

Flyg



Det engelska transportplanet Handley Page Hastings

Nr 23
1947

JORDEN RUNT PÅ 20 MINUTER

45 öre
I Norge 80 öre
I Danmark 85 öre

Sidan 13: F 4-FURIR BERÄTTAR OM HOPP UR MUSTANG



"Den här landningsbanan ser hal ut."

"Ja, jag är glad, att vi har omställbara propellrar."

Hamilton Standards omställbara Hydromatic-propellrar ger ökad säkerhet åt piloter och passagerare vid landningarna. Deras bromsningskraft förkortar landningssträckan med omkring 40 procent. Det kan vara en betydelsefull säkerhetsfaktor särskilt på våta och isiga landningsbanor.

De flesta nya flygplan, som håller på att sättas i trafik, är försedda med Hamilton Standards omställbara Hydromatic-propellrar.

UNITED AIRCRAFT *Export Corporation*

EAST HARTFORD, CONNECTICUT, U. S. A.

PRATT & WHITNEYS MOTORER · HAMILTON STANDARDS PROPELLRAR · CHANCE VOUGHTS FLYGPLAN · SIKORSKYS HELIKOPTERS.

AGATONS spalt



SO 6000D (1946)

**Tillverkare: SNCASO,
Suresnes, Frankrike**

Användning: avancerat reaktions-övningsplan.

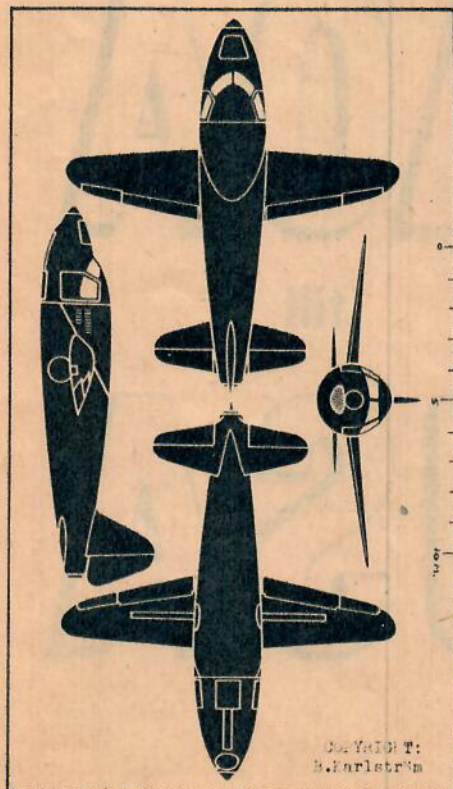
Besättning: två man (sida vid sida)

Motorutrustning: Rolls-Royce »Derwent V» reaktionsaggregat. Planet finns i ytterligare tre versioner som skiljer sig från varandra huvudsakligen genom motorutrustningen. SO 6000J har ett reaktionsaggregat av typ Jumo 004B-2, SO 6000R ett Roteau GTS 65-aggregat med 3180 kg dragkraft och SO 6020 ett Rolls-Royce »Nene»-aggregat med 2300 kg dragkraft.

Data: spännvidd 9,19 m, längd 10,49 m, vingyta 14,4 m², tomvikt 2300 kg, flygvikt 4010 kg.

Byggnads sätt: aluminium skalkonstruktion.

Särskilda anmärkningar: Förutom genom motorutrustningen skiljer sig SO 6020 från de övriga typerna även genom något modifierade och förstörade stjärtplan. Av denna typ har två exemplar levererats till Schweiz.



DRYKÖP T:
B. Karlström



N:r 23 - Årg. 25 - 13-26 nov. 1947
TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET
Officiellt organ för
Kungl. Svenska Aeroklubben
Organ för
Svenska Pilotföreningen
Utkommer varannan torsdag

REDAKTION:

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

Danmark: Johs Thinesen, Flinsens Allé 29, Odense

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

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

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

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

ANNONSAVDDELNING:

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

EXPEDITION:

Förlagsaktiebolaget FLYGNING
Sveavägen 53 - Stockholm

Postgirokonton: 1111.

Prenumerationspris:

Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—
Prenumerationspris i Danmark:
Helår Kr. 20:—, halvår Kr. 10:50

Ahlén & Åkerlunds Fotogravyranstalt
Stockholm 1947

Annonsera i FLYG

PIPER CUB-ÄGARE!

Vid behov av reservdelar till »Continental A-65» vänd Eder till oss. Kompletta lager av reservdelar finnes.

AB NYKÖPINGS AUTOMOBILFABRIK
Flygavdelningen - Tel. Namnanrop »ANA»
Nyköping



Elmotor-

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

Clas Ohlson & Co A.B., Insjön

Fly og flymotorer tilsalgs:

4 stk. Beechcraft fly modell 17 med reservdeler.

3 stk. Pratt & Whitney motorer R-985 i nyoverhalt stand.

3 stk. Pratt & Whitney 1830-92 i nyoverhalt stand.

Selges mot betaling i svenske kr. Henvendelse Bill. mrk. »Fly»

MYRES REKLAMEBYRÅ 1/5

Fr. Nansenspl. 6 • Oslo • Norge

TILL SALU

»Flygning» (A-uppl.) 1939, 1940, 1941 (kompletta). — »Flygning-Flygpost» (A-uppl.) 1942 (n:r 7, 8, 11, 15 saknas). — »Flyg» 1943 (n:r 2, 3, 8, 9, 11, 22, 23 saknas). — »Flyg» (A-uppl.) 1944 (endast n:r 17, 18, 20-26). — »Flyg» (A-uppl.) 1945, 1946 (kompletta). — »Svensk Flygtidning» 1939-1945 (samtlige årg. kompletta).

Tandläkare C. HORNEY
Blasius Königsgatan 23 A - Ronneby

Flygplan till salu.

KZ II Sport. Skadat men dock reparerbart. Säljes billigt.

Ö. S. F. K.
Telefon Nyköping 26 10

Tillverka själv

PLASTIC

I olika färger! Metoden är så enkel att den kan utföras i hemmet. Maskiner behövas ej vid hantverksmässig framställning. Råmaterial finnes i handeln i Sverige och tillhandahålles även av oss, om så önskas. Fullständigt recept och arbetsbeskrivning kostar endast Kr. 5:—, Intet material är så oerhört mångsidigt som plastic, vare sig det gäller fabrikation eller hobbyarbeten.

Konstgjord Bärnsten,

i alla avseenden så lika den äkta, mer än 50 gånger dyrare, att Ni inte kan se någon skillnad, kan Ni även tillverka själv. Ett underbart material till konsthandverk och hobbyarbeten. Recept och beskrivning Kr. 3:50.

Har Ni i övrigt något problem av kemisk-teknisk natur, kunna vi troligen lösa det åt Er. Vårt konsultationsarvode är från kr. 3:— för enkelt recept och uppåt 10:— för mer omfattande frågor. Recept och beskrivning sändes mot efterkrav.

Norrköpings Gamla Kem. Industri, Konsult.
Avd. F, Bredgatan 30, NORRKÖPING
Namnet garanterar kvaliteten!

Snabbhet



BETYDER ALLT I VÅRA DAGAR

**Tre gånger i veckan
från Stockholm**

Med dessa täta förbindelser når Ni över sjuttio affärscentra i U. S. A., Kanada och Mexico. Säljare och köpare kan träffas inom ett dygn, när de flyga AOA till U. S. A. Brådskande affärsresor kan snabbt ordnas tack vare AOA:s täta turer. Tag Edra varuprov eller fullständiga order med Er. Nya, låga tariffer ha införts. Ni spar tid och pengar. Ingen dricks, inga extra kostnader under resan. Reservera plats hos Er resebyrå eller genom vårt kontor, Jakobstorg 1, Stockholm. Telefon 23 35 85.

**AMERICAN
OVERSEAS
AIRLINES**

FLYG

**Er man
och Edra varor**

AOA

till

USA

BOK-NYTT

Fallskärmshopp

»Om Du behöver den och inte har den, behöver Du den aldrig mer», är ett av ordspråken kring fallskärmen, flygarnas livboj. Och otaliga är väl de teckningar som skämtpressillustratörer av skiftande kvalité gjort av flygare »som glömt fallskärmen hemma». Fallskärmen har alltid haft förmågan att stimulera mänsklig fantasi, fast märkligt är att den uppfanns långt före flygplanet. Redan på 1300-talet lär kinesiska akrobater ha förnöjt åskådarna med fallskärmshopp från höga torn vid kejsar Fu-kiens tronbestigning. Den första fallskärmen av modern typ daterar sig emellertid från 1700-talet, då fransmannen Joseph Mongolfier efter att ha fått idén av sin frus upplåsta underkjöl kastade ned fallskärmen från ett 35 meter högt torn i Avignon. Korgen under fallskärmen var »bemannad» med en bagge som faktiskt kom helskinnad till jorden.

Nu har Björn Lindskog — chefen för Södertörns flygflottilj — samlat material till en fallskärmshistoria som blivit en utomordentligt intressant läsning. »Fallskärmen och fallskärmstrupper» heter den och ingår i Allhems tjugusig bildmässiga flygböcker. Lindskog har förresten »naturliga» anlag för arbetet, sedan han vid två tillfällen klarat livhanken med fallskärm. I ett intressant kapitel svarar han också själv på den fråga som så många flygare ställs inför: »Hur känns det att hoppa fallskärm?»

Textdelen är kort, men här ryms god-

bitar. Den sovjetryske fallskärmsmästaren N. Jevdokimov tar läsaren med på ett hopp från 8.000 meter med fördröjd utlösning som verkligen är nervpirrande och gör att man tar ett fastare grepp om fåtöljkarmen för att förvissa sig om att man inte är med på denna fantastiska luftfärd där rysen inte drar i utlösningsringen förrän det är absolut nödvändigt.

Kriget har emellertid gjort både flygplanet och fallskärmen till ett dödsverktyg och i överskådlig form behandlar Lindskog de luftburna trupperna. Det var f. ö. tack vare sin fasta tro på dessa som Eisenhower vågade ge signalen till invasion och han framhöll senare att lufttrupperna bidragit till ett snabbt slut på kriget.

Därtill kommer en fascinerande bildsektion av fallskärmshopp från den tålige »Tyste Jakobs» hänsynslösa försök till fallskärmsakrobater som den legendariske dansken John Tranum, »mannen som hoppade natt och dag». En önskebok för pojkhjärtan.

S. B.

Björn Lindskog: FALLSKÄRMAR
OCH FALLSKÄRMSTRUPPER.
Allhems förlag. 6: 75.

Snabbare än ljudet

»Snabbare än ljudet» heter den fjärde volymen i Allhems flygboksserie. Boken är författad av Charles Birch-Iensen och handlar om flyghastighetsrekordens utveckling — från Santos-Dumonts blygsamma 41 km/t till Gloster Meteors attacker mot 1.000 km-strecket. Man får på de 80 rikt illustrerade textsidorna läsa om spännande och rafflande flygtävlingar och rekordförsök,

om »flygande fartdärar» som ofta med livet som insats utförde nervpirrande bragder i nationernas kamp om farthegemonin i luften och om intressanta tekniska detaljer om flygplan och motorer. Största delen av boken handlar om reaktionsflyg och här framställer författaren sakkunnigt och populärt de olika reaktionsmotorernas konstruktion och arbetsprinciper samt presenterar några av de modernaste reaktionsflygplanstyperna. Den stora bildavdelningen i slutet är tryckt i förnämligt djuptryck och omfattar över 100-talet flotta och vackra flygbilder.

»Snabbare än ljudet» bjuder på både spännande och intressant läsning för varje flygintresserad.

Sven Salenius.

Charles Birch-Iensen: SNABBARE
ÄN LJUDET Allhems Förlag. 6: 75

Flygäventyr

Det bör inte erbjuda några oöverstigliga svårigheter att göra en läsvärd och apettitretande flygbok, när man i innehållsförteckningen kan annonsera sådana »medarbetare» som Charles Lindbergh, Richard Byrd, Bernt Balchen, Richard Halliburton, Antoine de Saint Exupery, Anthony Fokker, Ted W (30 sekunder över Tokio), Lawson, vår egen gamle Still Flying Strong Ahrenberg och ytterligare ett halvtjug flygaräss och prominenta flygskribenter från jordens alla hörn.

Lennart Sundström har gjort det lätt för sig ur mer än ett hänseende, när han skrapat ihop »Flygäventyr från hela världen» i en drygt 400 sidor diger volym, som presen-

(Forts. på sid. 18.)

+ RÄCKVIDD
+ F A R T
+ L A S T
= ÖKAD VINST

DEN NYA Bristol TYP 170

Den oerhört ökade erfarenheten av flygfrakt över nästan alla delar av jorden har medfört vissa konstruktiva förbättringar på Bristol-typen 170, vilket gör detta flygplan enastående användbart inom det kommersiella passagerar- och fraktflyget av i dag. Den ökade räckvidden, den ökade marschfarten samt den ökade betalande lasten är de största fördelarna med de konstruktiva ändringarna, vilka dessutom också ger flygplanet ett fördelaktigare utseende. Ytterligare upplysningar kommer att offentliggöras senare eller tillsändas Eder efter hänvändelse till vår representant.

"WAYFARER"
PASSAGERARVERSION
36—40 SITTPATSER



"FREIGHTER"
GODSVERSION
TAR 5 TON LAST

THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED . ENGLAND

Representant i Sverige: Mr. A. Reichel, Synålsvägen 14, Riksby.



1,000,000,000 passagerar-miles

FAKTA SOM TALA!



LOCKHEED CONSTELLATION sattes första gången in i kommersiell flygtrafik den 15 februari 1946.

Förra månaden hade *Constellations* totalt tillryggalagt icke mindre än ett tusen millioner passagerar-miles. I dag äro de på god väg mot det andra tusentalet millioner.

Att enbart konstatera att denna siffra överstiger siffran för Förenta staternas totala inhemska linjetrafik under år 1940 eller att de faktiska flygplanskilometrarna sammanlagt motsvara ett stort antal resor fram och tillbaka till månen, gör det visserligen kanske lättare att fatta dessa siffror, men de klargöra inte deras reella betydelse.

Vad säger då dessa fakta?

Vad är den verkliga innebörden av alla dessa många kilometers flygning efter tidtabell?

Den, som är ansvarig för ett flygbolag och dess drift, är med all rätt benägen att tyda dem som ett bevis för vad som utträttats. Av nu tillgängliga data fäster han särskild vikt vid den ekonomiska sidan: antalet tidtabellsenligt fullföljda flygningar, genomsnittlig lastkapacitet, utnyttjandeprocent, underhållskostnader och andra kända faktorer.

Dessa äro tillsammans verkligen imponerande. Och detta i så pass stor utsträckning att de förmått åtskilliga flygbolag*) att köpa ytterligare *Constellations*.

Men vi på Lockheed äro övertygade om att deras sanna betydelse ligger mycket djupare än så och bättre kan uttryckas med vad de innebär för den, som drar den ojämförligt största nyttan av dem, nämligen flygpassageraren. För denne bevisar siffrorna på ett påtagligt sätt vad som hittills åstadkommits, men — och detta är betydligt viktigare — de inbegripa också vad som kan utträttas i framtiden — nya tusental millioner passagerar-miles och åter nya — upprepade tillförlitliga och säkra flygningar längs världens stora stråkvägar uppe i luften.

Ja, deras betydelse är ett påtagligt löfte för framtiden — för varje Constellation-passagerare som flyger i morgon... i nästa vecka... eller kanske nästa år. Hans resa kommer — det lovar honom dessa siffror, dessa fakta — att bli säker och snabb, en flygning där hänsynen till passagerarens bekvämlighet utgör en så väsentlig del av kravet att snabbt kunna nå olika delar av vårt klot.

*) Flygbolag som utökat sina ursprungliga beställningar av *Constellations* äro: Aer Lingus, Aerlinte Eireann (Irish Air Lines), KLM Royal Dutch Airlines, Pan American World Airways, Panair do Brasil, Trans World Airline. Andra flygbolag som använda (eller snart komma att använda) *Constellations* äro: Air France, American Overseas Airlines, British Overseas Airways Corporation, Eastern Airlines, LAV Linea Aeropostal Venezolana, Qantas Empire Airways Ltd.

Lockheed Aircraft Corporation

Burbank, California, U. S. A.

LOOK TO LOCKHEED FOR LEADERSHIP

Överste Herman Sundin:

LÅT OSS INTE VARA SÅ KRÄSNA!

— Jag tror inte att vi har råd att vara så kräsna som Luftfartsstyrelsen fordrar när det gäller bestämmelser för flygfält, säger chefen för Norra Flygbasområdet, överste Herman Sundin, Östersund, vid en intervju med FLYG. Norra Flygbasområdet som omfattar Dalarna, Gästrikland, Hälsingland, Härjedalen, Jämtland, Medelpad, Ångermanland och Västerbotten har sammanlagt ett (1) civilt flygfält — Sundsvalls-Härnösands. I övrigt finns det bara militära flygfält.

Luftfartsstyrelsen fordrar att längdlutningen på ett fält skall vara högst 1 procent. I USA nöjer man sig med 1,5 procent vilket genast blir mera överkomligt samtidigt som flygsäkerheten inte äventyras det ringaste. I Ope, 9 km sydost om Östersund, har vi ett militärt beredskapsflygfält som numera kallas Optand. Det har använts av Flygvapnet och även en del civila plan har landat här. Om lutningen blir 1:80 på Optandfältet går arbetet på ungefär 9.400.000 kr. Skall lutningen vara Luftfartsstyrelsens reglementerade 1:100 ökas byggkostnaderna med ytterligare 9 miljoner. Det blir för dyrt.

1944 års flygplatsutredning föreslog då i stället en plats som heter Torvalla, 5 km. sydost om Östersund. Här skulle kostnaderna gå till 7.145.000 kr.

Min åsikt är emellertid att man för en relativt skälig kostnad — låt oss säga 2—3 miljoner kr. — skulle kunna förbättra Optand så att det fyllde alla krav. Då greve von Rosen tittade på fältet härom året förklarade han också att »jag har inga betänkligheter mot fältet i dess nuvarande skick». Och i fjol vår då experter från Svenska Vägintitutet och Luftfartsstyrelsen synade Optand sade en finsk flygfältsinspektör som var med: »Varför går ni och letar efter flygfält då ni har detta? Jag har sett många fält som är mycket sämre, men som ändå består provets». T-Flyg har förresten utan mankemang haft flygskola på Optandfältet i sommar och även Östersunds Flygklubb har fått tillstånd att använda det men ännu inte kommit i gång på allvar.

(Inom parantes kan nämnas att Orsa varit i en liknande situation som Östersund. Där arrenderade kommunen fältet av militären och lyckades sedan få Luftfartsstyrelsens tillstånd att använda det i trafik. Kanske något för Östersunds stad?)

Beträffande flygbasområdet i övrigt vill jag framhålla att intresset för flygfält är glädjande f. n., fortsätter överste Sundin. Jag har haft samarbete med myndigheterna på åtskilliga platser i saken, exempelvis i Mora, Rättvik, Dala-Järna, Malung, Leksand, Ludvika, Avesta, Falun, Sveg och



Överste HERMAN SUNDIN.

Vi skulle på ett smidigare sätt än hittills få åtskilliga flygfält runt om i landet om Luftfartsstyrelsen lättade på sina fordringar en smula, säger chefen för Norra Flygbasområdet, överste Herman Sundin, i en intervju med FLYG. Flygsäkerheten behövde ändå inte bli lidande.

Nyland. Längst har man hunnit i Dala-Järna där man skött frågan föredömligt. Flygklubben på platsen har mer eller mindre på egen hand fått till stånd en bana på 800 meter som används och som är en etapp i ett större projekt. Så skall en slipsten dras! Jag skulle vilja rekommendera andra platser att göra på samma sätt. Försök att bygga en bana som är 7—800 meter lång och 100—150 meter bred. Fast planen till

det fullständiga fältet bör vara klar innan man sätter i gång.

Även i Mora och Rättvik har man kommit långt och i stort sett är planerna färdiga för ett flygfält i Ludvika. Ja, i Åre diskuterar man också allvarligt att bygga en landningsbana. Här är vindförhållandena stabila så det klarar sig med en bana.

Tittar man på kartan verkar Norrland rätt »blått» av sjöar. Sjöflyget är något som man på allvar måste räkna med häruppe. Men så goda landningsmöjligheter som det tycks finnas ytligt sett är det inte. Här finns något som heter timmer och det är ett större minus än många tror. Faran är inte över i och med flottningarna, för sedan finns det mest försåtliga timret kvar, det som inte syns från luften utan ligger under ytan.

Sen kan jag inte låta bli att dra den slutsatsen att Norrland är eftersatt på detta område liksom på flera andra. Varför, till exempel, dras trafikflyget på Norrland in om vintrarna? Vi har fått en motivering — att Kallax saknar flygfältsbelysning — men det motivet tror åtminstone inte jag på.

Sven Broman.

P. S.

Sedan vi skrivit detta hittar vi ett kåseri i Örnköldsviks-Posten med rubriken »De bortglömda», där sign. Isaxon skriver:

— När vi ber att få någonting gjort häruppe, då visar det sig ständigt, att den statsfinansiella situationen lägger hinder i vägen, lur välmotiverade krav vi än ställer.

Nå, låt mig nu äntligen plocka fram anledningen till dagens kv-rulans. Här är den direkt hämtad ur TT:s teleprinter:

Stockholm (TT):

Skrydsamma åtgärder för att tillgodose behovet i Stockholms närhet av flygplatser för den icke regulerade flygtrafiken begäres av Luftfartsstyrelsen i en skrivelse till stadskollegiet.

Luftfartsstyrelsen anser det nödvändigt med privatflygplatser i Stockholms närhet, men hela det väldiga Norrland, med sina ödsliga vidder mellan tätbefolkade kustdistrikt, har inte ett enda flygfält, som är avsynt för vintertrafik. I flygets århundrade är den landsdel, som varit skaparen av det moderna Sverige, hänvisat till järnväg.

Men i Stockholm krävs det »skrydsamma åtgärder» för flygfält åt sportflygare!

Låt oss öva oss i att vara bittra, desillusionerade, arga!

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 premiopolitik.

Vår vinst — Er vinst

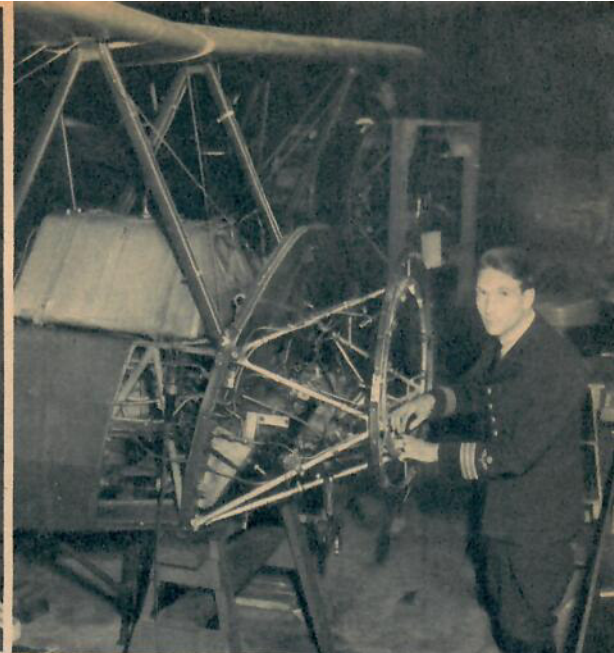
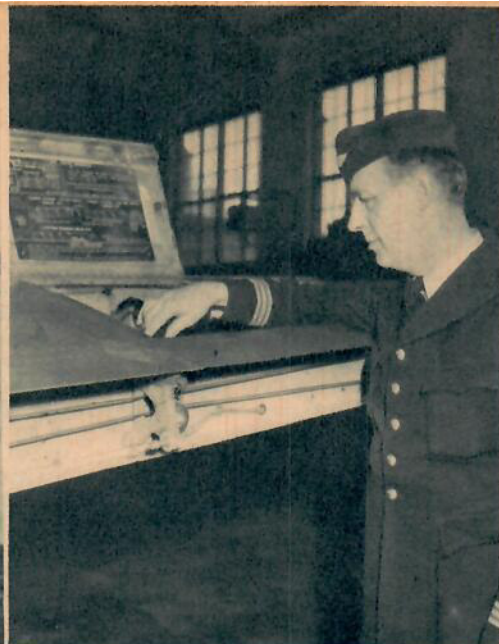
FÖRSÄKRINGSBOLAGET
TRAFIK

Specialbolag för trafikrisker

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

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

Nu BETALAR JAG endast 118 Kr.



T. v.: F 4:s pålitliga ambulansflygplan Ju 34 ligger förtöjd i Storsjön. — I mitten: Verkmästare BERTIL RAHM synar luckan i en Mustangvinge. — T. h. Ingenjör AXEL SANDBERG framför en Tiger Moth som används som bogserare vid segelflygning.

F 4 SLÅR INFANTERISTER



Mustangen är den nionde fasta flygplanstypen på Jämtlands flygflottilj. Flottiljchefen slår ett slag för segelflyg och bridge • Experiment med fjällvärldens "Tyste Jakob" • Pistol är F 6:s säkraste vapen

Reportage: SVEN BROMAN

F 4-personalens starkaste vapen just nu är pistolen. Här är det inte någon inom Östersunds garnison som slår flygarna och då finns det ändå både infanteri- och artilleriregemente i stan. Flygflottiljen besegrar markförbanden med deras egna vapen så att säga. Näja, det har nu inte framkallat någon uppblåsthet i Frösöläget; jämtar i alla kategorier är intresserade av skytte, vilket väl närmast sammanhänger med deras lust att jaga. Så det var kanske ingen tillfällighet att det var flottilmästerskap på gevär just den dag FLYG:s utsände kom på besök. Sedan överstelöjtnant C. O. Hugosson den 1 juli i år tillträdde som flottiljchef har det också byggts en ypperlig pistolskyttebana med plats för inte mindre än 35 skyttar. Sergeant C. G. Rask är det stora esset på pistolfronten och bland hans färskaste resultat kan nämnas en andraplacering vid pistol-SM i somras och förstaplacering vid årets fältskyttemästerskap i Jämtland. (Forts. på sid. 21.)

T. v.: Intressanta prov har gjorts med »Tyste Jakob» iförd en speciell utrustning för nödlandning i fjällen. Sålunda har Jakob kastats ut med packning innehållande reservproviant för ett par dygn och varm vinterutrustning. Mustangen är nämligen så varm invändigt att det är svårt att ha mycket kläder på sig då man flyger den. Med denna utrustning skall man emellertid kunna göra ett fallskärmshopp i fjällvärlden med goda chanser att motstå kylan. — Infälld: flottiljchefen, överstelöjtnant C. O. HUGOSSON.



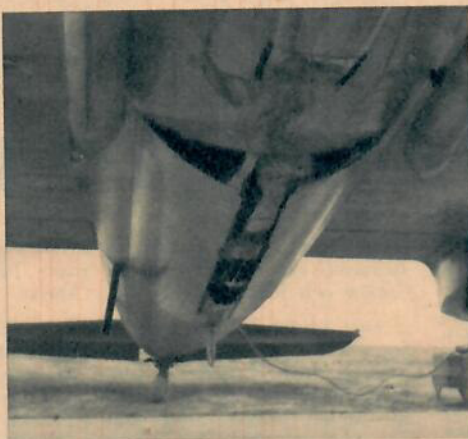
Ovan: Furir ROLAND FÄLTH från Robertsfors tankar en Mustang. 300 liter bensin ryms i vingen. — T. h.: Förvaltare KNUT GUNNERFELDT, den kände ambulansflygaren, i en B 17 med Storsjödjuret målat på planet.



I SKYTTE



Ovan: F 4 har en utmärkt sjöflyghangar som numera dock endast används som förråd. — Nedan: Flottiljens säkraste pistolskytt är sergeant C. G. RASK, tvåa vid SM i Örebro i somras och årets fältskyttemästare i Jämmland. För dagen tävlade han i flottiljmästerskapet i gevär där det dock inte blev någon topplacering.



Ovan: »Tyste Jakob» i horisontalläge i B 17:s bomblucka före uthoppet. — Nedan: Den här vackra tavlan som beundras av löjtnant LARS LJUSBERG har skänkts till flottiljen av en person som gick vilse i fjällen och som efterspanades av F 4-flyg. Den förgyller nu officersmännen.



Militärmeteorolog STEN-HENRIK GAGGE (t. v.) beskriver väderlekssituationen för major S. RYDSTRÖM. — Nedan: I slutet av ena rullbanan finns det en kyrkoruin från 1100-talet som flottiljen gärna vill flytta för att kunna förlänga banan. Trots att ruinen är ett avgjort hinder vid flygningen vill riksantikvarieämbetet inte gå med på att flytta det hela till en annan del av Frösön.





Ovan: Det färdigbakade flottörskalet och bakningsmallen. — T. h.: Kockums Flygindustri Luscombe Silvalre blir det första flygplan som utrustas med de nya träflottörerna.

Den svåra bristen på flottörer som hittills varit den största bromsen för sjöflygets fortsatta utveckling i Sverige ser ut att ha goda utsikter att lätta till nästa sommar. Om allt går enligt beräkningarna skall nämligen Kockums Flygindustri i Malmö redan under vintern få i gång en flottörtillverkning som åtminstone i det närmaste kommer att täcka behovet. På fabriken har man under den gångna sommaren arbetat intensivt på att få fram en billig och helt av inhemsk material tillverkad flottörtyp som kan användas på de vanligaste flygplantyperna som finns i landet och hittills har resultaten varit fullt tillfredsställande. Flottörerna har konstruerats av ingenjör *Weibull*, känd bl. a. genom sin verksamhet som provflygare på SAAB, och det första paret som skall provas på Kockums Luscombe Silvalre är redan färdigt.

BAKADE FLOTTÖRER sätter ny fart på sjöflyget

Helsvenska träflottörer, tillverkade enligt ny revolutionerande metod, gör oss oberoende av amerikansk import.



— Flottörerna är avsedda att kunna monteras på flygplan som Piper Cub, Auster, KZ-III, Safir och andra i samma storleksklass och kommer att tillverkas enligt en helt ny metod som oss veterligen aldrig förut tillämpats vid flottörtillverkning, berättar ingenjör *Weibull*. Hela skalet som består av ett flertal tunna träskikt skall nämligen bakas i två delar, överdel och botten var för sig, vilka sedan monteras ihop. De tunna träskikten läggs över en mall sedan man först behandlat dem med lim och därefter drar man en gummisäck över det hela. Själva bakningsproceduren som tar ungefär en halv timme sker i en

(Forts. på sid. 21.)

Kockums Flygindustri i Malmö är även representant för det trevliga sportplanet Luscombe Silvalre och här ses ingenjör *RUÐOLF ABELIN* och direktör *F. H. KOCKUM* diskutera en detalj efter en provflygning.



B 17 I SOLIGARE NEJDER

Efter ett otal uppskov, bl. a. på grund av koleraepidemin i Egypten, startade de sexton aluminiumglänsande B 17-bombarna som svenska staten sålt till Etiopien den 30 september för den över 8000 km långa leveransflygningen till Addis Abeba. Med speciellt utvalda besättningar av officerare, underofficerare och tekniker från flygvapnet lyfte förbandet med »moderflygplanets», T-flygs Bristol Freighter, i spetsen från Hässlö flygfält i Västerås och satte kurs på det första etappmålet, F 10 i Barkåkra. Efter övernattnings gick färden vidare till Amsterdam och Nizza där förarna fick vila under några dagar innan man gav sig i väg på den längsta och mest krävande delen av flygningen, hoppet över Medelhavet och ökenflygningen över Tunis, Luxor och Khartum till Addis Abeba.

Den märkliga flygningen började egentligen redan ett par dagar innan den »stora starten» från Hässlö i och med Freighterns »Soloflygning» från Stockholm till Västerås. Bland passagerarna som embarkerade på Bromma sågs bl. a. läraren vid krigsskolan i Addis, kapten *Smedberg*, som varit hemma ett tag för att skaffa en del undervisningsmateriel.

— Skall bli skönt att komma dit ner i värmen igen, här fryser man ju ihjäl, tyckte etiopienkaptenen medan han gick omkring blårusen och huttrande och följde ilastningen.

Vidare träffade vi ingenjör *Sigge Eijner* som tillsammans med familjen, fru och två söner skall flyga ner och kanske stanna åtskilliga år i etiopisk tjänst. Han har länge tjänstgjort i flygvapnet som verkstadsingenjör på F 4 och snart som biträdande flottiljingenjör vid 2 och har nu som närmaste uppgift att bygga upp det abessinska flygvapnets tekniska organisation.

I Freightern hittade vi vidare löjtnanterna *Ake Edfelt* och *Klaus Engzell* som också tillhör dem som tagit anställning i det etiopiska flygvapnet.

(Forts. på sid. 21.)

T. v.: I ena ändan av Freighterns väldiga lastrum hade man ordnat en passageraravdelning med ett antal bekväma fåtöljer. I övrigt är inredningen dock enkel och spartansk. Var det någon som tänkte på godsinka? — I mitten: Chefen för etiopiska flygvapnet, greve *CARL GUSTAF von ROSEN*, gör en sista översyn av det värdefulla bagaget och kontrollerar att allt finns med före starten från Bromma. — T. h.: Klart för Addis Abeba! Freightern får starttecken för sin över 8000 km långa flygning till den abessinska huvudstaden.



KORTA NYHETER

USA på toppen

I ett anförande om USA:s framtida ställning bland världens stormakter med hänsyn till den civila luftfarten framhöll nyligen chefen för den amerikanska luftfartsmyndigheten CAB, Mr. M. Landis, att engelsmännen torde ha få utsikter att snabbt nog producera tillräckligt många och effektiva reaktionsdrivna transportflygplan för att allvarligt kunna hota den nuvarande amerikanska överlägsenheten. Beträffande ryssarna yttrade Mr. Landis att de inom överskådlig tid framåt varken har tillräckligt teoretiskt kunnande, kvalificerad personal, lämplig flygutrustning eller erforderligt tillstånd för att ge sig in i konkurrenskampen om världsflyglinjerna.

Flygdepartement

Det är inte bara här hemma i Sverige vi har luftfartsutredningar. Flera amerikanska utredningskommissioner är fullt sysselsatta med att fastställa lämplig utvecklingspolitik för det framtida civila trafikflygväsendet. Viktigast är därvid den av President Truman tillsatta »Air Policy Commission». Bland de rekommendationer som denna kommission torde komma med är införandet av ett helt självständigt flygdepartement med samma status som övriga regeringsdepartement. I England finns ju redan ett dylikt, nämligen Ministry of Civil Aviation. Vad blir det i Sverige?

Syrgas för passagerare

De amerikanska luftfartsmyndigheter hade ursprungligen påbjudit att syrgas måste finnas tillgängligt för samtliga passagerare på ett trafikplan i de fall flyghöjden kunde befaras överstiga 3.300 m. Man har emellertid nyligen enats om att höja den siffran till 4.000 m. då erfarenheterna visat att färre än 10 procent av passagerarna behövt använda syrgas på höjder ända upp till 4.500 m.

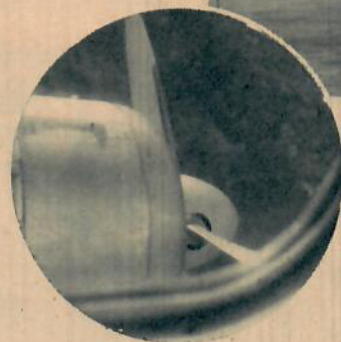
Flygbolagens vinst

Endast fyra inhemska amerikanska flygbolag (Eastern, Hawaiian, National och Inland) uppvisade vinst under första halvåret 1947. Driftsintäkterna steg med 19 procent gentemot samma period förra året — men vad betyder det, när kostnaderna gick upp 31 procent. Värst var första kvartalet, då det sammanlagda driftsunderskottet var 65 miljoner kronor (17 bolag). Andra kvartalet var betydligt ljusare med åtta bolag på plusidan och för tredje kvartalet rapporteras preliminärt att nästan samtliga bolag visar resultatet i svarta siffror.

Intäkternas fördelning på olika trafikslag kanske intresserar: 85,3 procent från passagerare, 5,3 procent från frakt, 7 procent från post samt 2,4 procent från övrigt; (motsvarande siffror för ABA 1946: 67,4 procent från passagerare, 5,7 procent från frakt, 4,5 procent från post samt 22,4 procent från övrigt).

Juncy Dillenbeck.

T. h.: Concordia rullar in på hangarplattan efter premiärlandningen på Bromma. — Nedan: Under demonstrationsflygningen fick passagerarna vara med om ett fingerat motorstopp. På bilden ses den fränslagna vänstern motorn med flöjlade propellerblad.



BROMMAS MEST SPÄNNANDE TIMME

Det blev en lika dramatisk som snöplig avslutning på den demonstration av det engelska trafikflygplanet Concordia som fabriken, Cunliffe-Owen Ltd., nyligen anordnade på Bromma, när planet för första gången gästade Sverige. Concordia hade just startat på en provflygning då trafikledningen upptäckte att noshjulet inte fungerade som det skulle. De hjul som sitter under motorgondolerna fälldes in normalt, men noshjulet blev hängande i ett mellanläge snett bakåt. På trafikledningen försökte man omedelbart få kontakt med piloten, Peter Hillwood, för att underrätta honom



Ovan: En del av det väldisponerade förarrummet med dubbelkommando och omfattande instrumentutrustning. — T. v.: Trots sin ringa storlek behövdes det ett tiotal starka karlar för att få Concordia in i Brommahangaren. Planet väger nära 4 ton. — Nedan: Concordia har bekväma ställbara fätöljer och varje passagerare har ett stort fönster att titta ut igenom. Inredningen går i känd engelsk stil: behagliga linjer, flott och gediget utförande.

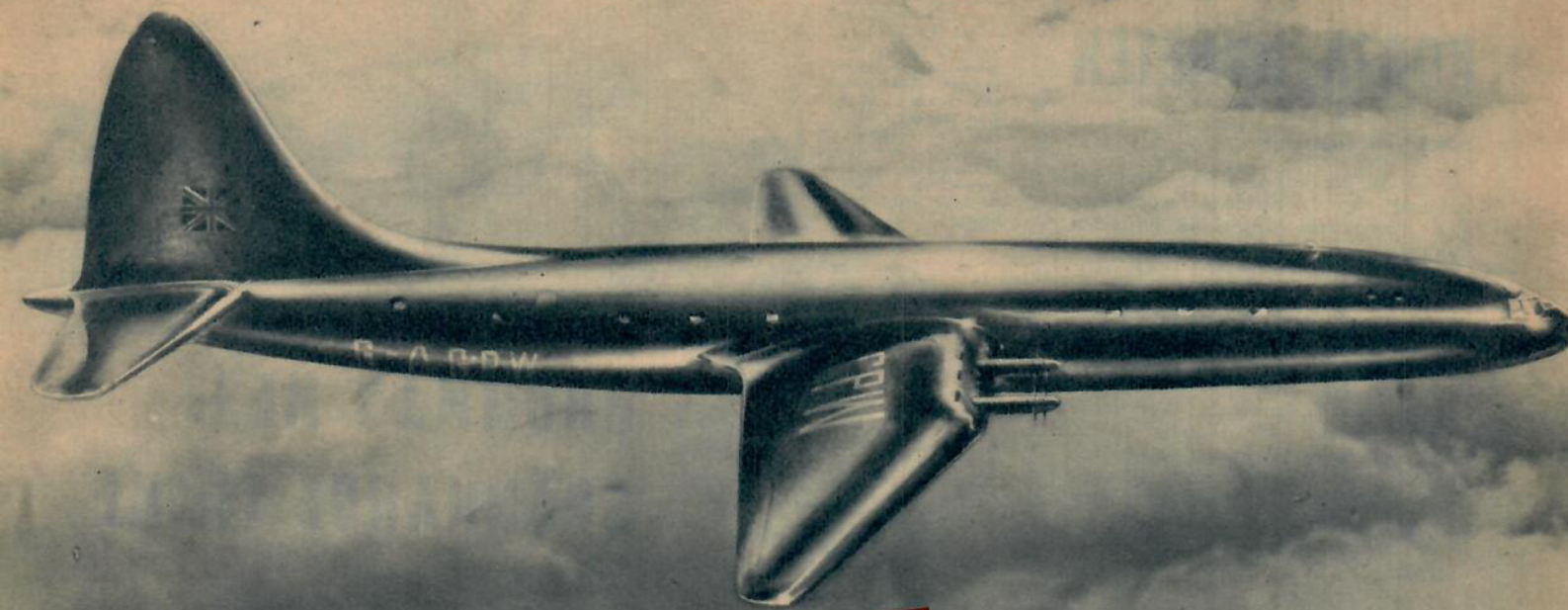


om felet men av någon anledning var förbindelsen dålig och engelsmännen kunde inte uppfatta meddelandet. En av SAS' DC-4:or som samtidigt höll på med skolflygning i närheten hade av en händelse hört trafikledarens resultatlösa anrop och när piloten på SAS-planet, kapten Hedall-Hansen, märkte att man inte fick kontakt med Concordia erbjöd han assistans. Under tiden hade flygplatschefen, kapten Bertil Florman, utlöst flygfältets katastroflarm och dessutom tillkallades extra förstärkning av brandbilar, ambulanser och radiobilar. Sire-
(Forts. på sid. 27.)



T. v.: Cunliffe-Owen-fabrikens reklamchef och redaktören för »Air Transport», mr JIM PAYNE, flög till Stockholm i egen Miles Falcon och ses här tillsammans med fabriken försäljningschef, mr TOM MORRAY. — I mitten: Denne leende och mustaschprydda gentleman är chefsprovflygaren vid Cunliffe-Owen och Concordias pilot under demonstrationsturnén, mr PETER HILLWOOD. — T. h.: Concordias tekniska finesser studerades livligt av den tekniska personalen på Bromma och här ses flygmekanikerna ANDERS ANDERSSON, GÖRAN WIBERG, SIGFRID SANDSTRÖM och BENGT DÜSTE diskutera en intressant detalj på landstället.





ENGLANDS STÖRSTA FLYGPLAN

Den engelska flygjätten Brabazon I — det största trafikplan som brittisk flygindustri byggt — är nu klar för provflygning. Det är minst sagt »amerikanska» siffror som omger allt vad som hör till Brabazon: spännvidd 70 meter, vingyta 570 kvadratmeter, längd 54 meter, flygvikt 126 ton, normal flyghöjd 7.500 meter, max hastighet 480 km/t, marschfart 400 km/t, stighastighet 230 m/min och flygsträcka 800 mil.

Planet drivs av åtta »Bristol» Centaurus 18-cylindriga, luftkylda stjärnmotorer på vardera 2.500 hk.

Prototypen till Brabazon I kommer inte att sättas in i trafik, men när serietillverkningen börjar är det meningen att planet i första hand skall ingå i BOAC:s Atlantflotta.

Och här några intressanta detaljer om planet:

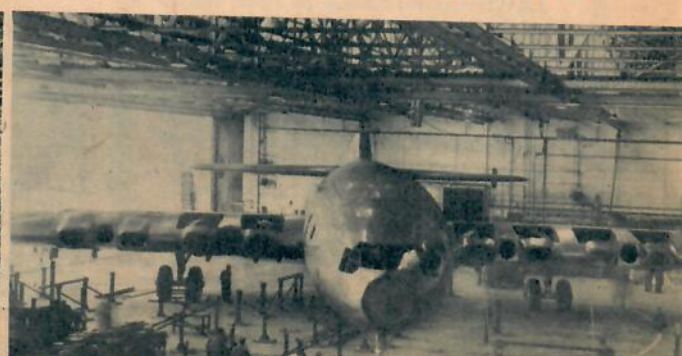
- 2.750 kvadratmeter lättmetallplåt har gått åt till att klä flygkroppen och vingarna.
- Bränsletankarna rymmer 59.000 liter bensin.
- Alla roder manövreras hydrauliskt.
- Världens största monteringshall uppfördes i Filton för att Brabazon skulle få plats.



Ovan: Jämförelsen mellan Brabazon I och det engelska krigsflygplanet Bristol Beaufighter är dräpplig — planet är avbildade i samma skala och ändå ter sig nattjaktplanet som en mygga bredvid den väldiga Brabazon.



Brabazon I är större än något annat plan som flugit





"MOTORSTOPP, JAG MÅSTE HOPPA!"

Från FLYG:s utsände medarbetare
SVEN BROMAN

Östersund i november.

Plötsligt blev det tyst i planet. Motorn slocknade och jag seglade vidare ljudlöst, ja, så här efteråt kan jag faktiskt säga att det var en skön känsla att ha det bullerfritt. Eljest är det ju ett fasligt oväsen i Mustangen. Jag befann mig på drygt 1.800 meters höjd och det enda jag såg var skog och vatten...

Det är furir *Sten Svennestad* vid F 4 i Östersund som berättar om sitt fallskärms hopp helt nyligen.

— Vi hade varit ute på övning och just fått order om att samlas för att flyga i rote tillbaka till förläggningen då det hände, fortsätter den spenslige, 27-årige furiren som inom parentes sagt fortfarande har sin entusiastiska åsikt kvar om Mustangen att »först kommer Mustangen, sedan ingenting, sedan ingenting och sedan B 17».

Min första tanke var att felet låg i bränslet, så att jag skiftade bränsletankar. Fortfarande inte ett ljud. Nu försökte jag få rotation på det hela på samma sätt som på marken: genom att »snapsa» och mixtra med reglaget. Nix. Ett stilla sus och jag var fortfarande »segelflygare».

Jag meddelade till rotechefen att jag fått motorstopp och att »jag måste hoppa».

Jag hade planat ner till 1.000 meter, men motorn strejkade lika envist. Saken var klar.

Hela tiden höll jag utkik efter nödlandningsmöjligheter, men det enda jag såg var skog och vatten.

Jag litade helt på fallskärmen, berättar F 4-furiren **STEN SVENNESTAD** som nyligen tvingades hoppa ur en Mustang som fått motorstopp.

Jag såg planet panga i marken med en kraftig explosion, men själv tyckte jag att jag varken kom upp eller ner där jag hängde i fallskärmen. Så började grantopparna rusa mot mig allt hastigare...

Nu kastade jag huvet och började fundera över hur jag skulle ta mig ur kärnan. Först tänkte jag gå upp i ryggläge med planet och hoppa ut baklänges, men redan vid första halvrollen var farten så låg att sidorodret inte räckte till. Jag måste alltså fortsätta rakt fram och hoppa på vanligt sätt. Jag tog upp planet i planflykt, höjde nosen något och klev rakt upp. Hastigheten var nu nere i 300 km/t.

Det gick fint.

Jag hävde mig upp åt höger. Det var jobbigt i den kraftiga luftströmmen, men så snart jag fått kroppen ovan vindskyddet hade jag en känsla av att jag sögs ur planet.

Flyghuvan blåste av mig och jag dansade ut i rymden barhuvad. Jag tyckte att jag svävade i tomma intet, men kände ingen dödsfara, snarare trygghet.

Nu drog jag i tampen... det ryckte till i kroppen då fallskärmen drogs ut... så gick det några sekunder... ett nytt ryck: fallskärmen vecklade ut sig.

Längre hade jag inte hunnit då jag tittade ner och såg min Mustang ta mark under en fruktansvärd explosion. Tur att man inte satt i den kärnan nu, så jag för mig själv.

Om livet passerade revy eller om jag fruktade att slå ihjäl mig? Ingetdera.

Det var som om jag satt stilla i luften. Jag hade aldrig ett ögonblick en känsla av att jag sjönk — det var bara när jag tittade neråt som jag såg att marken kom närmare.

Jag tror att man tänker mera praktisk än man föreställer sig i en dylik situation. Åtminstone var jag helt upptagen av att räk-

(Forts. på sid. 25.)



T. v.: Farner-Werke A. G:s kopplingsanordning på Piper Cub. Kopplingen är fästad på ett mellanstycke direkt på kroppen och här alltså inte förbindelse med sporrer.

tillfredsställande sätt. Planet godkändes därför av Luftamt för bogsering av segelflygplan under följande förutsättningar:

1) Motorflygplan

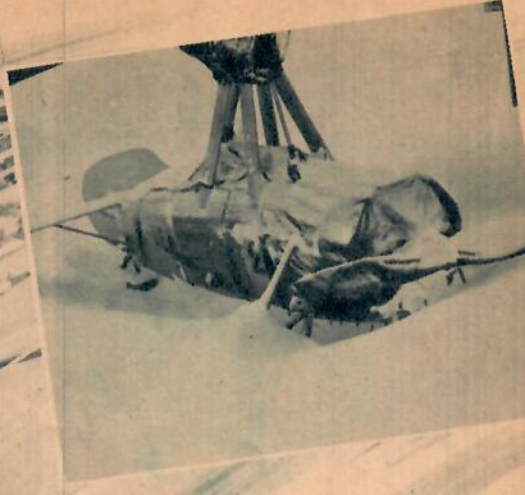
Högsta tillåtna flygvikt 450 kg
Tillåten besättning 1 (pilot)

2) Segelflygplan

Högsta tillåtna flygvikt i släp .. 300 kg
Antal segelflygplan i släp 1
Tillåten släphastighet min. 90 km/t

3) Största tillåtna höjd för startplats

Höst till vår och svala som-
mardagar 900 m ö. h.
Varma sommarkvarnar 500 m ö. h.



Har man 7.000 timmar i luften bör man hinna bli flygmiljonär i kilometer ett par gånger om, allra helst om man tillbringar tiden vid spakarna på ett reaktionsdrivet flygplan. Har man 7.000 timmar i en autogiro, som visserligen lunkar fram betydligt lågsammare — 150 km/t ungefär vid full speed — hinner man också bli flygmiljonär. Men då har man också slagit världsrekordet med bred marginal för tid i luften med denna speciella flygplanstyp. Svenskarna kan sträcka på sig. Det är ett av de få flygvärldsrekord, som slagits här i landet. Att innehavaren heter Rolf von Bahr är väl nästan onödigt att nämna i sammanhanget.

Ända sedan Rolf von Bahr vid mycket unga år — en fredag den 13! — råkade kraschlunda med ett sportplan i Skåne, beslöt han att autogiron i fortsättningen skulle bli hans musik. Han blev sin föresats trogen, och vad han numera inte vet om en autogiro är inte värt att veta. Han blev pionjär för autogiron i Sverige och var länge vår ende utbildade autogiroflygare. Först under krigsåren utbildades vår autogiroflygare nummer 2. Det var brodern Bertil som då fick lära sig konsten. Sedan denne nu övergått till ABA är Rolf von Bahr åter ensam om att flyga den märkliga maskinen »med möllan på taket», som skåningarna säger. Ensam men stark!

Det skulle kunna skrivas volymer om alla de öden och äventyr, som Rolf von Bahr upplevt under de 7.000 timmar som han roterat sig fram i sina autogiros över vårt avlånga land och (före kriget) runt halva Europa. Och det lär så småningom komma åtminstone en bok. Ty den mångbegåvade Rolf von Bahr har även visat sig vara en högst läsvärd författare, som då och då producerar sig som skribent, hittills dock oftast i den engelska fackpressen. Stoff saknar han inte och inte heller fotografier.

ROLF von BAHN med lappen Fransö utanför lappkätan dit de båda autogirokämparna kom under det sällsamma flygäventyret.



PIPER CUB SOM BOGSERFLYGPLAN

— Från FLYG:s korrespondent
Olle Håkansson —

ZÜRICH i november.

Liksom Sverige har även Schweiz upplevt sin Piper-invasion, bara med den skillnaden att Schweiz fått dubbelt så många plan på sin lott. På varje liten flygplats finns det åtminstone ett par Piper.

Detta har naturligtvis inte gått segelflygarna förbi och efter att ha avbördat sig alla fula attribut över konkurrenten om billig flygtid började man även fundera om inte man skulle kunna dra nytta av den fula ankungen.

Farner-Werke A. G., Grenchen, konstruerade en kopplingsanordning för Piper Cub, vilken visade sig bestå proven på ett fullt

Motorns kondition måste vara den bästa och ge en dragkraft av 145 kg vid 2 100—2 200 varv/min på 500 m ö. h. Bogserplanet skall vara försett med spegel och instrument, vilket visar om bogserwiren är i eller urkopplad. Denna utrustning, liksom all annan materiel för ombyggnaden levereras av Farner-Werke i byggsatsform, så att klubbarna själva kan företa monteringen.

Första gången man släpar efter Piper blir man lindrigt sagt förvånad över den korta startsträckan. Hela släpet lättar nämligen efter 300—400 meter, och detta med en Olympia. Naturligtvis måste starthjul användas. Stigningen håller sig omkring 1 m/sek. Denna relativt dåliga stigningsförmåga torde kompenseras till fullo av det billiga priset per flygtimme.

Representant för Farner-Werke A. G. är H. Wibom, Stockholm.

Schweiziskt instrument sparar flygmotorerna

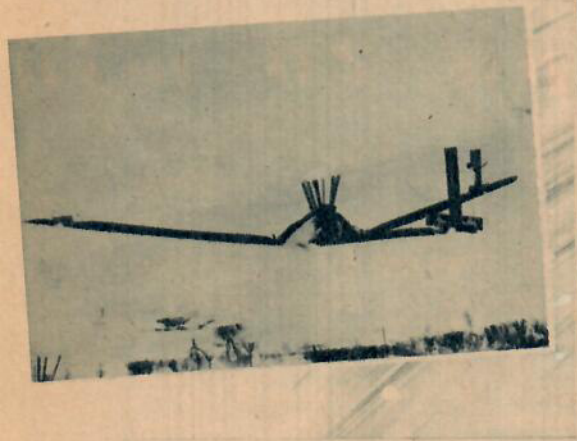
Den välkända schweiziska firman Per-Avia har konstruerat ett litet, nyttigt instrument för motorflygplan. Det är en tachograf, alltså en varvtalet skrivare, vilken kan monteras in på alla motorflygplan.

Detta instrument torde vara särskilt välkommet för klubbar och företag, vilka hyr ut sina flygplan. Då tachografen skriver varvtalet och tid under flygningen på en pappersremsa får man en god bild av hur flygningen utförts. Motorsabotörer och busflygare kommer tydligen att minska i antal framledes.

Firmans adress: Per Avia A. G., Bern, Schweiz



T. v. och nedan: ROLF von BAHR och hans mekaniker SVEN STRANDQUIST grävde ner autogiron i snön efter en fantastisk nödlandning i fjällen 1938. — T. h.: Stormen kommer över det majestätiska Helagsfjället.



VILSE I FJÄLLEN I RYKANDE SNÖSTORM

— *Nej, den flygningen glömmmer jag aldrig, säger ROLF von BAHR och berättar om hur han kom in i en snöstorm med sin autogiro och var nära att omkomma i den jämtländska fjällvärlden. TORSTEV FLODÉN har skrivit den spännande skildringen.*



ROLF von BAHR.

Hans Leica har ända från första början varit en lika trogen följeslagare i maskinen som hans flygarhuva.

Det var särskilt under krigsåren som Rolf von Bahr fick tillfälle att visa att autogiron var en flygplanstyp, som kunde brukas »ej blot till lyst». Han trädde då i tjänst hos Öresunds marindistrikt. Under sex års tid avpatrullerade han dagligen under minst två timmar ett område från Smygehuk i söder till Hallands Väderö i norr. Krigssomrarnas Falsterbohabituéer har säkerligen fortfarande hans autogiro i friskt minne. Minst ett par gånger om dagen

kom den surrande över badstranden, men Rolf von Bahr hade då viktigare och riskablare ting att rikta sin Zeisskikare mot än den vita sandens brunbrända och badande najader. Han hade att spana efter fientliga minor. (De må vara honom förlätet om han någon enstaka gång frestades att dela sin uppmärksamhet mellan havets och plagens riskzoner.)

30.000 mil eller ekvatorn runt åtta gånger tillryggalade han under 2.000 flygtimmar i svenska försvarets tjänst. Hans uppgifter var högst skiftande. Minspaningen har redan omnämnts. Eftersom autogiron inte var utrustad med radio fick han flyga in till

någon av marindistriktets kustsignalstationer för att rapportera deras position. Förelåg omedelbar fara för något fartyg fick han anropa det direkt i megafon från luften. Hur givande denna minifångst från luften många gånger var framgår av det faktum att von Bahr under en enda flygning från Malmö till Trälleborg kunde inrapportera inte mindre än 56 minor.

En annan uppgift var att under vintrarna — ofta i 30 graders kyla — undsätta infrusna fartyg med proviant. Vid ett tillfälle hade han 100 kilo dynamit i lasten till en ångare, som måste spränga sig loss ur
(Forts. på sid. 26.)

T. v.: Helagsfjället är ingenting att leka med för en flygare i snöstorm, det har ROLF von BAHR fått erfara. — T. h.: Mekanikern SVEN STRANDQUIST tillsammans med den lapp hos vilken de båda flygarna fick logera efter nödlandningen. (Samtliga bilder är autentiska.)



JORDEN RU

på 20 min

En raket för forskningsändamål avsedd att avlösa den tyska V-2 som medel att utforska de övre atmosfärlagren byggs nu för amerikanska flottans räkning av Glenn L. Martin. Den första skall vara färdig i februari 1948 och sändas iväg i juni samma år.

Med en »betalande last» av 45 kg. väntas den nya raketen, som har beteckningen HASR-2 Neptun, nå en topphöjd av 380 km, vilket är avsevärt mycket mer än de 186 man uppnått med en V-2 under försöken vid White Sands i New Mexico.

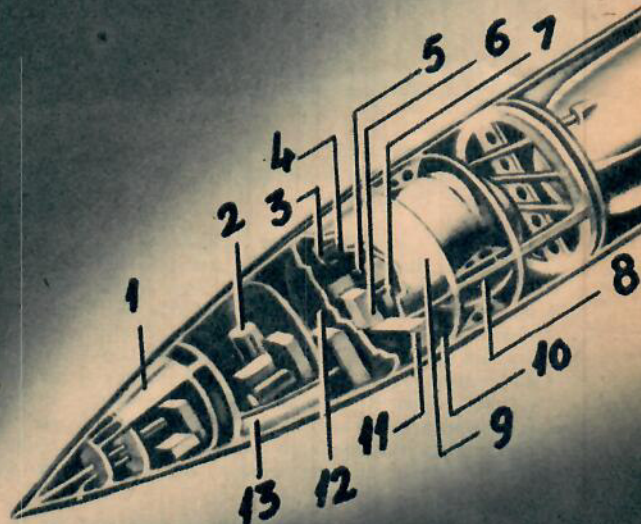
Trots att V-2:s största last om nära 1.200 kg är större än Neptuns har den senare den fördelen att man kan variera lasten mellan 45 och 900 kg och sålunda använda den för olika försök inom vida

Den amerikanska V-2-raketens "Neptun" kan stiga till 10 mils höjd och har en hastighet som är fem gånger ljudets

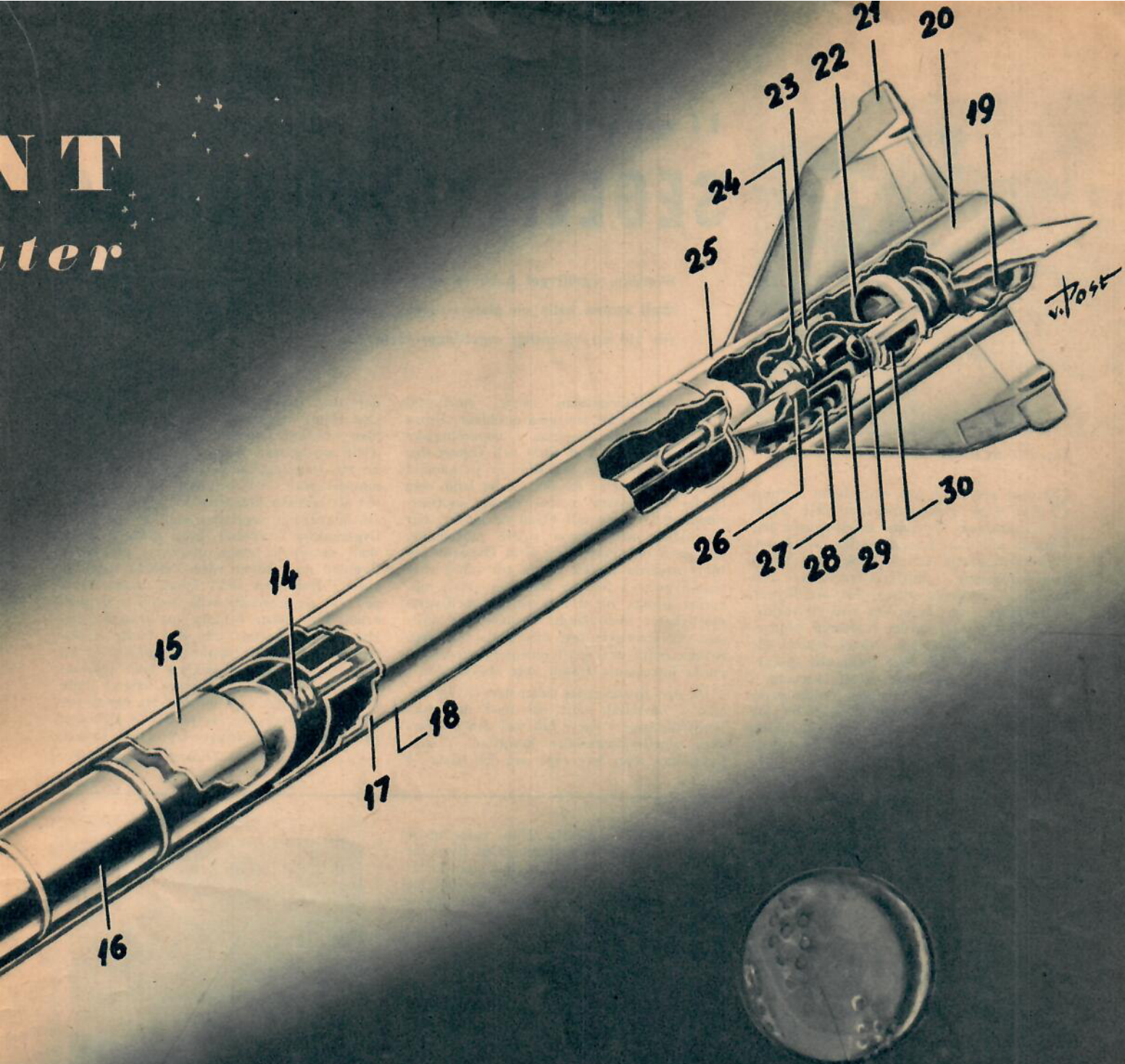
gränser. Den tyska raketens last kan av konstruktiva och ballistiska skäl inte sänkas under 770 kg, vilket givetvis nedsätter största kasthöjden.

De största konstruktiva avvikelserna från V-2 ligger troligen i styrsystemet hos

(Forts. på sid. 28.)



NT
ter



- | | | |
|---|----------------------------------|------------------------------------|
| 1 Inspektionsslucka | 11 Styrsvomotor | 21 Roder |
| 2 Instrumentutrustning | 12 Krafttillförsel | 22 Upphängningsring |
| 3 Horisontal- och vertikalgyro | 13 Inspektionsslucka | 23 Anggenerator |
| 4 Rollgyro | 14 Expansionsbäl | 24 Turbokompressor |
| 5 Ängstrålkontroll | 15 Lucka (topphalvan borttagbar) | 25 Stjärtsektion |
| 6 Batteri | 16 Syretank | 26 Tryckkammare |
| 7 Kopplingsbox | 17 Alkoholtank | 27 Väteperoxidtank |
| 8 Heliumtank (trycktank) | 18 Bakre tanksektion | 28 Trycktank |
| 9 Inspektionsslucka till kontrollrummet | 19 Brännare | 29 Hydraulisk servomotor |
| 10 Omkastare | 20 Lucka (topphalvan borttagbar) | 30 Hydraulisk pump (turbin-driven) |



Ingenjör **RUDOLF ABELIN**.

Svenskt segelflyg har marscherat oerhört friskt sedan genombrottsåret 1941. Såväl de militära som de civila segelflygarna har bidragit till det framgångsrika resultatet, som möjliggjorts främst tack vare flygväpningsledningens, luftfartsstyrelsens och KSAK:s energiska arbete för segelflyget. Detta arbete har i år krönts med ett världsrekord — världsrekordet i absolut höjdsegelflygning, varigenom detta rekord för första gången sedan 1925 frångåtits tyskarerna. Men det finns ett stort vacuum i svenskt segelflyg — nämligen forskningen. Vårt segelflyg har nämligen, i stället för att forska sig fram, nästan helt och hållet anammade utländska erfarenheter för att nå resultat.

Vi måste få

SEGELFLYGFORSKNING

Svenska segelflyget behöver ett forskningsanslag — om det även i framtiden skall kunna hålla en plats i toppen, påpekar ingenjör Rudolf Abelin som här rör vid ett väsentligt segelflygproblem

På forskningssidan finns emellertid många ännu icke angripna problem. Dessa kan i huvudsak uppdelas i meteorologiska och flygtekniska. Vad först och främst den meteorologiska sidan beträffar är ju allmänt bekant att Sverige kanske är det land, som bjuder de största meteorologiska motsättningarna, i varje fall bland de länder, där segelflyget nått någon större utbredning. Om man undantar Karl Erik Övgårds behjärtansvärda försök att få till stånd vägsegelflygning i Sverige har exempelvis ingenting gjorts för att bedöma vägsegelflygets möjligheter inom landet. Vidare har natt- och vintertermiken inte utforskats, och även många andra ur segelflygmeteorologisk synpunkt intressanta frågor står obesvarade.

På den flygtekniska sidan har vi tills datum i huvudsak nöjt oss med utländska konstruktioner i varje fall vad den högvärdiga segelflygmaterielen beträffar. Visserligen kan man här säga att det bästa är

gott nog, då det ju för närvarande knappast finns något serietillverkat segelflygplan, som kan jämföras med Weihe. Emellertid måste man komma ihåg, att Weihe är ett serieflygplan och icke något forskningsflygplan. Vi behöver sålunda medel för att svenska konstruktörer skall få fram ett högvärdigt segelplan som ett led i vår flygtekniska forskning. Från detta flygplan skall dessutom kunna utvecklas ett serieflygplan med vilket våra ledande segelflygare i framtiden skall kunna uppta kampen vid de internationella segelflygtävlingarna. Man måste betänka att från det att ett projekt startas tills det första serieflygplanet flugits åtgår vanligen cirka tre år. Med den utveckling som flygmaterietillverkningen nått under kriget skulle det otvivelaktigt vara möjligt att uppnå betydligt förnämligare prestanda än vad som var möjligt före kriget. Uppgiften kräver

(Forts. på sid. 28.)

BOK-NYTT

Forts. fr. sid. 5.

teras av Lindqvists Förlag. (Pris 9: 50. Inb. 15: — kr.). Han har helt enkelt »plankat» ett eller flera kapitel — man får hoppas med vederbörandes välsignelse — ur de verk, som de nyssnämnda herrarna av trycket utgivit, lagt till ett par tidningsartiklar (som han dock ej författat själv) och försett det hela med en kort inledning och smärre kommentarer.

Den flygintresserade torde ha läst alltsammans eller det allra mesta förut. Men det hindrar inte att det är roligt att bläddra i boken — bitvis.

Änjo frapperas man av vilka ypperliga och medryckande författare många av flygets hjältar och föregångsmän varit eller är. De svenska bidragen står sig förvånande gott i den hårda utländska konkurrensen. Kurt Björkvalls skildring av sin ensamma flygning över Atlanten är i all sin torra saktlighet ett stycke förnämlig flygjournalistik, men här har Sundström varit hjärtlös mot läsaren. Skildringen avbryts, där den är som mest dramatisk och spännande.

Och Albin Ahrenbergs öden med sin trogna Bolivar! Vilken fantastisk berättelse är inte Albin, när han vill. Och vilken spjuver. Här torde dock ett beriktigande vara på sin plats. Det var säkerligen 1923 och inte 1933, som han utrustade den gamla Albatrossmaskinen för nattliga reklamflygningar med skimrande ljusramp under vingarna. Tiden går.

Det tyder på ett gott omdöme, att kompilatorerna i största utsträckning låtit förfat-

tarna tala för sig själva. Hans egna inpass är ofta nästan genant puerila. Om Byrd får man exempelvis veta, att han kanske är »mest berömd från sin tid som chef för Little America nära Sydpolen». Om samme Byrd heter det även att han liksom Lindbergh »klarade sig ur hyllningarna med förståndet i behåll», vilket ju verkar lugnande med tanke på hans senare insatser.

Det är en god idé av Sundström att presentera några av Stockholms-Tidningens guldmedaljörer samt de flygarbragder som ligger bakom utmärkelserna. Han borde dock ha gett sig tid att skala av litet av den vid artiklarnas publicerande dagsaktuella inramningen, som här och var verkar en smula förvirrande. Och ett absolut frågetecken måste man sätta för reportaget om »Gladans» försvinnande, som infördes i boken i samma skick som det publicerades, innan man ens visste något definitivt om flygplanets öde och där det kan stöps om de sannolika skälen för en befarad katastrof. Även ingressen tyder här om dålig orientering. Där talas om att olycksorsaken förmodligen var beskjutning. Den saken är längesedan evident bevisad och omvittnades senast av kapten Carl Florman i radioeket apropå Sunnankatastrofen utanför Atén.

Till skönhetsfläckarna kan man även räkna de alltför talrika korrekturfelen. Björn Karlström har illustrerat boken och har här och där smittats av den sundströmska nonchalansen. Om Ahrenberg uttryckligen skriver att han flög ett plan utrustat med skidor för snölandning, så irriterar det den flygbitne att se det virvla omkring i snödjockans bårtäcke med hjul. Ätminstone en liten, liten smula.

T. F.



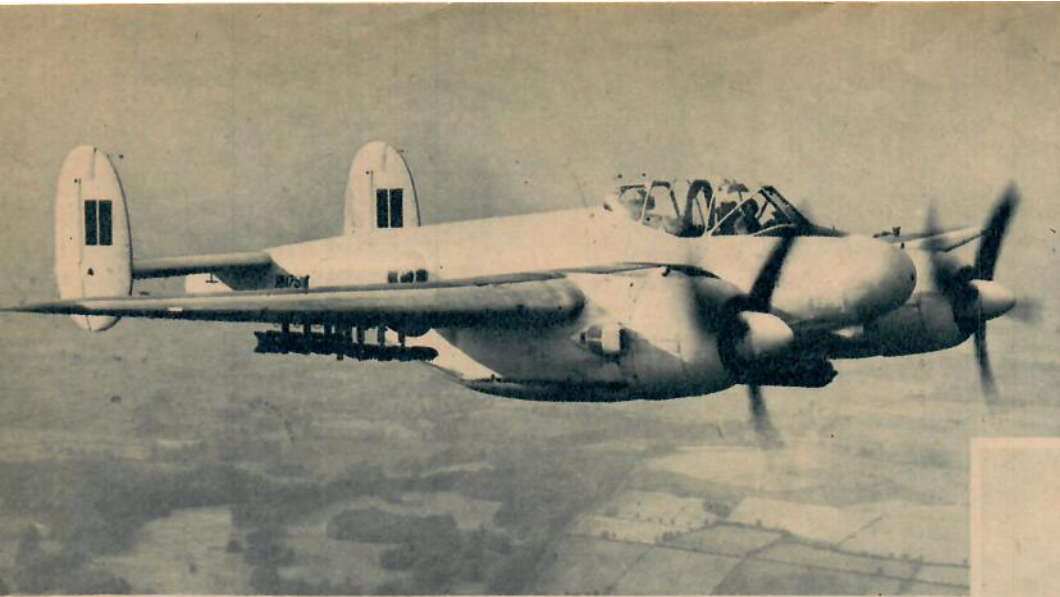
FLYGANDE HANDELSRESANDE

Vem denne glade och i sin ägandes Cub sittande herre är, var han bor och vad han gör framgår egentligen redan av själva bilden. Vi bör kanske ändå tillägga att han trots sin nordliga hemort är till liv och själ skåning och tillhör den ännu så länge mycket lilla yrkesgrupp som kan kalla sig flygande handelsresande. Han tog sitt A1-certifikat i Amerika i somras men skall nu ta svenskt A2. Cuben skaffade han sig för ett par månader sedan och sedan dess har bilen för det mesta fått stå i garaget medan NILS ANDERSSON flugit land och rike runt och gjort fina »flygande affärer».



BERÖMDA FLYGPLAN:

Gloster Gladiator



T. v.: Bristol Brigand, ett nytt tvåmotorigt attackflygplan för tre mans besättning. Planet skall efterträda Beaufighter som vann så stora lagrar under de nattliga flygstriderna över England. Beväpningen består av raketprojektiler under vingarna, fyra 20 mm:s automatkanoner på flygkroppens undersida och dessutom en rörlig kulspruta. Motorerna är Bristol Centaurus 57 med 18 cylindrar och en effekt på 2.500 hk. — Nedan: Första flygproven har gjorts med ett nytt franskt reaktionsflygplan — LEDUC 70 — som fick starta från ett transportplan.

NOVEMBERNYTT



T. h.: Martin XB-48, amerikanska arméns största reaktionsdrivna bombflygplan. Planet som utmärks av mycket tunna vingar har sex reaktionsaggregat av typen GE-Allison J-35 och tar en bomblast på 10 ton.



Englands första serietillverkade helikopter — Bristol Type 171 — har provflugits. Helikoptern som är fyrsitsig betecknas som mycket »idlotsäker» och skall vara mer lättflugan än någon annan helikopter. Påstås det.



Nedan: Det engelska flottflyget har börjat utbilda kvinnlig personal för specialtjänst och här ses fyra kända radiotelegrafister gå ombord vid en övningsflygning i Skottland.





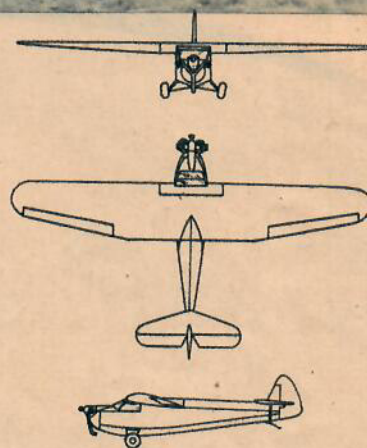
PRAGA "AIR BABY" E 114

Praga »Air Baby» E 114 är ett välkänt tjeckiskt förkrigsplan som nu åter kommit till heders och börjat tillverkas. Det är en enkel och lättflugen typ som före kriget var känd över hela Europa för sina segrar i en rad sportflygtävlingar. »Air Baby» har med gott resultat prövats för bogsering av segelflygplan. Planet tillverkas vid de nationaliserade flygplanfabrikerna i Karlin (tidigare CKD-Praga) och byggs för närvarande i två olika versioner — den ena med 65 hk Walter Mikron II-motor och den andra med 75 hk Praga D. Den senare ver-

sionen beräknas kunna levereras för avsevärt mindre än 15.000 svenska kronor.

Praga »Air Baby E 114 är byggd helt i trä och försedd med fast konventionellt landställ. En originell konstruktionsdetalj är instigningsluckan över de två sittplatserna.

Data och prestanda (med Praga-motor):
 spännvidd 11 m, längd 6,6 m, höjd 2,6 m, vingyta 15,2 m², tomvikt 325 kg, bränslelast 45 kg, nyttig last 230 kg, flygvikt 555 kg, toppfart 185 km/t, marschfart 160 km/t, landningsfart 70 km/t, stighastighet 3 m/sek, topphöjd 4.100 m, flygsträcka 500 km, startsträcka 120 m, landningssträcka 150 m.



F 4 SLÅR...

Forts. fr. sid. 8.

— En flygflottilj som inte har idrott på programmet är dödsdömd, fastslår också överstelöjtnant C. O. Hugosson som har sitt hjärta hos flera idrotter, inte minst en »andlig sport» som bridge. Här kommer det att bli tävlingar i vinter och blir det flottilmästerskap i den grenen är det möjligt att segern går till en kvinna, överstelöjtnantens egen fru Birgit som hållit sig i täten vid förmatcherna.

Segelflyget skall vi också försöka få fram på flottiljen, fortsätter överstelöjtnanten. Här erbjuder ju Jämtland strålande möjligheter i vissa avseenden, fast fjällsegelflygningen än så länge är ett svärbemästrat kapitel. Apropå idrott måste jag förstås nämna att F 4 fram på västkanten står som arrangör för Flygvapenmästerskapen i vinteridrott. Det blir en fjättävling med 2-300 deltagare, och där givetvis flera av våra egna männingar ligger väl till.

Bombflyget var djupt rotad i sinnena på flottiljen då Mustangen kom svepande, men jag tror att jaktplanet ganska snabbt håller på att bli flottiljens kärlek. Omskolningen började den 1 januari, och skedde som bekant på F 15 i Uppsala där vi fick deras erfarenheter gratis. Nu har vi utvägigt rullbanorna för att Mustangen fordrar ju längre startsträcka och det har en liten olägenhet med sig för allmänheten. Vi måste nämligen stoppa trafiken på landsvägen till Rödöesundet då planen startar genom att landsvägen korsar ena rullbanan.

Jämtlands Flygflottilj torde för övrigt vara en av de vackrast placerade i landet. När solen ligger på Öviksfjällen, Åreskuten och de övriga andra fjälltoppar utbreder sig en pampigt sceneri i väster. Flottiljen som anlades 1926 och är en av de äldsta i landet är också en vacker blandning av gammalt och nytt. De gamla röda träkakarna som ersatts av nätta funkishus ligger kringströdda i brokig blandning på denna mark där det berömda Frösö läger låg. Ja, nu är det så många byggnader inom flottiljområdet att den nye chefen så sent som efter fyra månader på en promenad ett stenkast från kanslihuset fick syn på ett rött hus med tre skorstenar som han inte hade en aning om

vad det användes till. Det visade sig visserligen bara vara ett gammalt avtråde som numera används till förrådslokal, men det hela ger ändå en bild av vilken hel liten stad F 4 är.

Och det är snyggt och propert på flottiljen. Tre dagar om året samlas varenda »levande varelse», som flottiljchefen uttrycker det, för att uteslutande ägna sig åt att städa markerna, bränna ris, reparera grindar, röja bort bråte etc.

F 4 som nu upplever sin nionde ordinarie flygplanstyp är enligt militär vokabulär en färdig flottilj och som sådan inget dåligt mönster. Snarare tvärtom.

BAKADE FLOTTÖRER

Forts. fr. sid. 10.

autoklav där skalet »gräddas» i en temperatur av 85 grader och under ett tryck av sju atmosfärer. Detta innebär att varje kvadratcentimeter av skalet påverkas av ett tryck motsvarande sju ton. När mallen sedan tas ut ur ugnen har träskiktet pressats ihop till ett plywoodliknande material som har exakt den rätta formen. De spant som behövs för att ge tillräcklig stadga åt skalet och i vilka de sex vattentäta skotten skall fästas bakas fast på insidan av flottörens överdel. Det färdigbakade skalet läggs sedan i en jigg för vidare bearbetning och när »innaumätet» med spant samt bryggor för infästning av flottörstället är färdiga monteras och limmas botten på sin plats. Sedan återstår praktiskt taget endast ytbehandlingen som i allmänhet är den minst viktiga eftersom flottörens livslängd till en stor del just beror på ytans hållbarhet. Genom en specialbehandling kommer dessa flottörer att få en hård, bakelitliknande yta som inte släpper igenom fukt och som inte är ömtålig för saltvatten.

Vid konstruktion av dessa träflottörer har vi i stort sett gått efter utprovade amerikanska typer fast vi gett våra »tofflor» något mjukare linjer än vad t. ex. Edo-flottörerna har. Inskjuter direktör F. H. Koockum. De är beräknade för flygvikter från 570 kg till 730 kg men storleken kan varieras med en marginal av 50 kg åt vardera hållet. De första provflottörerna som skall monteras på vår Silvaire har en volym av 655 liter och kom-

Klipp här

mer att väga ungefär lika mycket som motsvarande metallflottörer d. v. s. omkring 30-32 kg. Om proven slår väl ut sätter vi under vintern i gång med serietillverkning så att vi redan till våren kan ha ett antal leveransklara flottöruppsättningar. Priset är inte ännu fastställt men så mycket kan jag lova att det inte kommer att överstiga 5.000 kr.

Salle

B 17 I SOLIGARE...

Forts. fr. sid. 10.

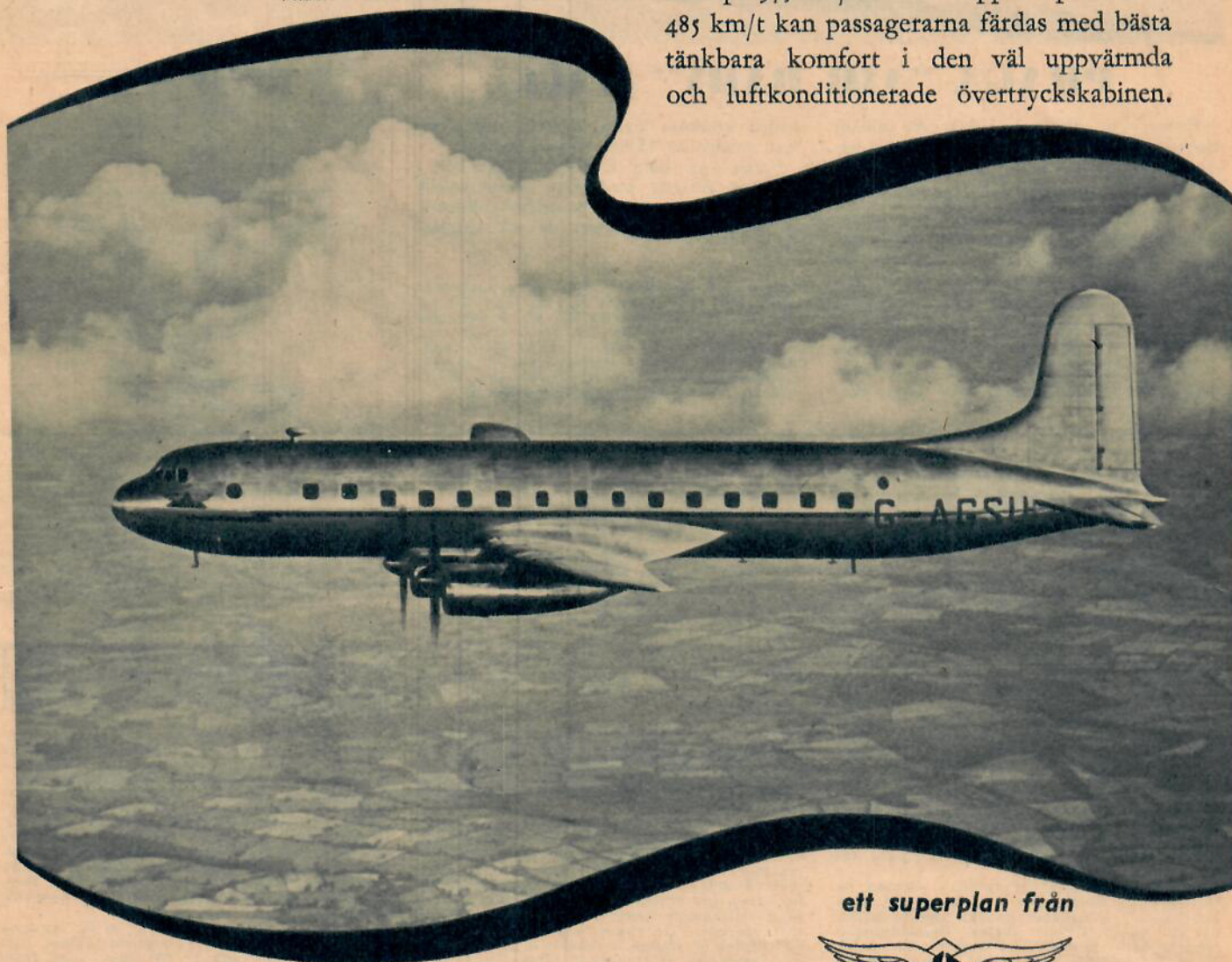
En stor del av Freighterns lastrum upptogs av gods och resenärernas personliga bagage. Där fanns bl. a. lädor fulla med 10.000-tals vaccinampuller innehållande kole-ravaccin, en sändning som just nu är särskilt välkommen samt en del möbler och hushållsgeråd för den kejsarliga familjens räkning. Som förare på planet fungerade rekordflygaren och chefen för det etiopiska flygvapnet, greve Carl Gustaf von Rosen, tillsammans med T-flygs flygchef, kapten Nils Werner, och som reservförare medföljde dessutom Bo Menotti.

För de långa flygningar vi är tvungna att göra i Afrika har vi utrustat planet med en extra bränsletank på 600 liter längst fram i nosen, berättar kapten Werner. Till den för denna resa speciellt installerade extra utrustningen hör vidare en radioanläggning av samma typ som den som finns på B 17. Den är avsedd att enbart användas för att hålla kontakt med de övriga flygplanen i gruppen. Dessutom har vi gjort en vägg längst fram i lastrummet för att skilja den kombinerade passagerar- och godsavdelningen från nospartiet med de stora dörrarna för att undvika drag, men det är också allt vi behövt göra för att få planet att uppfylla de krav en sådan resa ställer.

B 17-bombarna var fullt krigsutrusted med kulspjut och bombställ och skall bilda det första verkliga stridsförbandet i det etiopiska flygvapnet. Hittills har man bara haft skol- och transportplan. Etiopiska staten har köpt de svenska planen för omkring en miljon kronor. När B 17 byggdes kostade de över 400.000 kronor styck, men flygvapnet behöver modernare materiel och därför anser man sig trots allt ha gjort en ganska god affär.

Bekväm Resa i Övertryckskabin

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



ett superplan från



AVRO TUDOR II

Fyra Rolls-Royce Merlin Motorer

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

Ombyggda jaktplan av typ Lockheed P-38 Lightning var ännu för ett år sedan mycket vanliga tävlingsplan och klarade sig också ganska bra, men i år fick de ge vika åt enmotoriga med kraftigare motorer utrustade konkurrenter. På bilden ses en Lockheed P-38 L.

Aldrig i amerikansk racerflygnings historia har en flygtävling varit så sensationsmättad som årets National Air Races. Den nära 200.000-hövdade publiken fick också, inberäknat uttagningstävlingarna, bevittna:

**en dödsflygning
tre fallskärmschopp
nio haverier.**

Inte ens den sensationshungriga amerikanska publiken torde kunna begära mera och i fackpressen framställdes ganska sarkastiskt, att publiken fick full utdelning i



VÄRLDENS FARLIGASTE TÄVLING

art och olyckor för de satsade kontanterna. Brinnande flygplan, buklandningar, rundslagningar, ambulanser och brandbilar samt till slut högre farter än vad som noterats vid någon tidigare tävlan hörde till dagordningen.

Som vanligt bjöd Thompson Trophy Race den hårdaste kampen. I den gemensamma starten tog Jay Denning, f. d. provflygare vid Bell Aircraft Co. ledningen med sin Bell P-39. Hans 1425 hästkrafters Allison V-1710 räckte emellertid inte till för att hålla undan för de nära 4.000 hkr starka Good Year Corsair (med trimmade Pratt & Whitney Wasp Majors) och i femte varvet gick marinflygaren Cook Cleland upp till ledningen för att behålla den i mål. Den andra Corsairföraren, Richard Becker, gick upp till andra plats medan tredje mannen i Clelands lag, Tony Jannazo, kort efter att han rundat pylon nr 2 (vändmast) med full fart gick i marken. Han dödades omedelbart.

Cleland satte nytt rekord med en genomsnittsfart av 634 km/tim. På andra plats placerade sig Richard Becker med en genomsnittshastighet av 625 km/t, och prak-

Årets flygtävlingar i Cleveland blev för sensationella:

en dödsflygning, tre fallskärmschopp, nio haverier •

Speciallopp för reaktionsflygplan • Plexiglashuv land-

dade bland publiken • Sista tävlingarna i sitt slag?

tiskt taget samma hastighet nådde Demming trots sin betydligt svagare motor. Som fjärde man placerade sig Steve Beville på en North American P-51. Tony LeVier, förra årets andra man, kom på femte plats med sin Lockheed P-38.

I fjortonde varvet tvingades J. L. Ziegler hoppa från sin Curtiss P-40-Q, mitt framför huvudläktaren. Han bröt ett ben och en kvinna fick hans plexiglas i huvudet. Det senare hade dock dessbättre den största hållfastheten!

I ett särskilt lopp för reaktionsflygplan vann överstelöjtnant L. Petit med en Lockheed P-80 Shooting Star. Hans genomsnittshastighet var över 800 km/t. I denna klass deltog endast arméflygplan och då tävlingsvarvet avkortats i jämförelse med tidigare år blev farterna lägre, men sensationerna större. De flesta piloterna måste

efter tävlingen lämna in sina plan för stor översyn. Böjda vingbalkar, buckliga plåtskal och avskruvade nitar återfanns nämligen på flertalet plan och de inbyggda acclerationsmätarna visade att många förare uppnått över 12 g under flygningen. En av förarna

fick huden sönderslagen och betydande skador på vingarna då han med närmare 900 km/t gick igenom en fågelsvärm!

I Bendix Trophy Race upprepade Paul Mantz sin fjolårsseger, fast denna gång med mycket liten marginal. Mantz, som är Hollywoods ledande »stand in-pilot», förde sin Packard-Merlin-försedda North American P-51 över den 3.270 km långa banan med en genomsnittshastighet av 737 km/t. Han inhöstade därmed första priset, 10.000 dollar, plus diverse bonus. På andra plats placerade sig DeBona. I Bendix-tävlingen för reaktionsplan upprepade överste Leon W. Grey sin fjolårsseger med en genomsnittshastighet av 810 km/t. Flertalet förare i denna klass fick bryta tävlingen på grund av en lokal storm över Cleveland.

Svenskättad damsegrare?

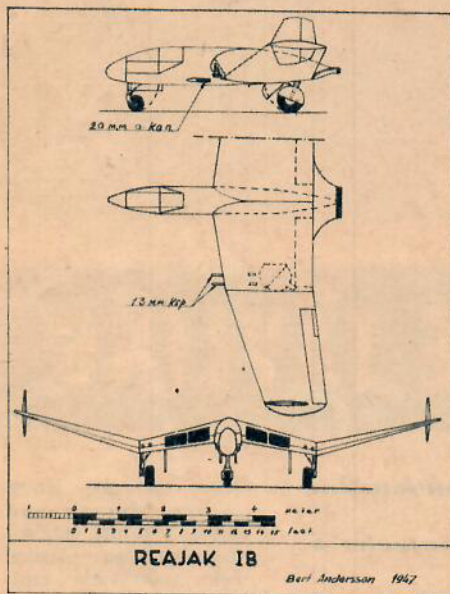
I en särskild tävling för damer, Halle Women's Race, segrade Ruth C. Johnson från Upland i Californien med en Army Trainer-6. En svenskättling? Hennes genomsnittshastighet utgjorde 356 km/t.

Good Year Trophy Race utgjorde huvudtävlingen för de lätta flygplanen. Här var cylindervolymen begränsad till 3,1 liter. Denna klass vanns knappt av den ombyggda Stewe Wittman Special, som vid det här laget flugit flera National Air Races än något annat plan. Förare W. Brennard. Genomsnittshastighet 265 km/t mot 264,5 för tvåan, Paul E. Penrose. H. R. Salmon
(Forts. på sid. 28.)

I klassen för reaktionsflygplan där endast militära flygplan får delta har Lockheed P-80 Shooting Star oftast figurerat på tätplatserna. Bilden visar ett plan av denna typ före starten för världens farligaste och mest rafflande tävling, reaktionsmotorklassen i National Air Races i Cleveland.



AMATÖREN KONSTRUERAR



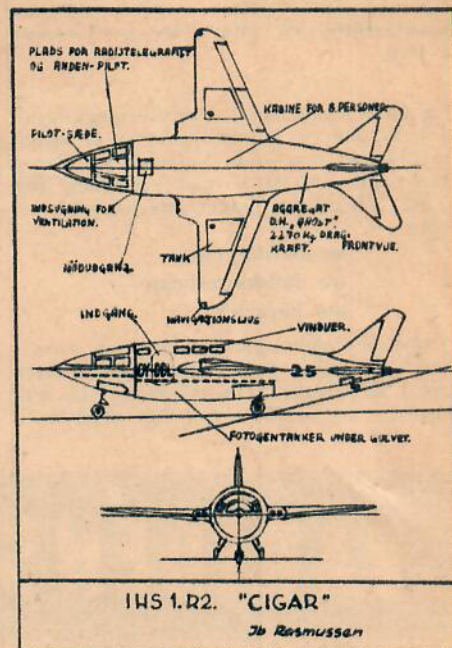
REAJAK IB

Planet är ritat av studeranden Bert Andersson, Hamngatan 13, Arvika, som tänkt sig det som jaktplan i »ljudhastighetsklassen». För att erhålla minimalt luftmotstånd är planet byggt som flygande vinge. Reaktionsaggregatet är placerat i den korta flygkroppen och luftintagen sitter i mittvingarnas framkanter. Piloten är placerad i liggande ställning, dels för att minska de vid stora accelerationer uppkommande pårestningarna och dels för att erhålla en så liten frontyta som möjligt på flygkroppen. Planets beväpning består av två 20 mm akan, som är pla-

cerade i kroppen samt fyra 13 mm:s ksp. i mittvingarna. Spännvidden är 9,5 m och längden 5,25 m.

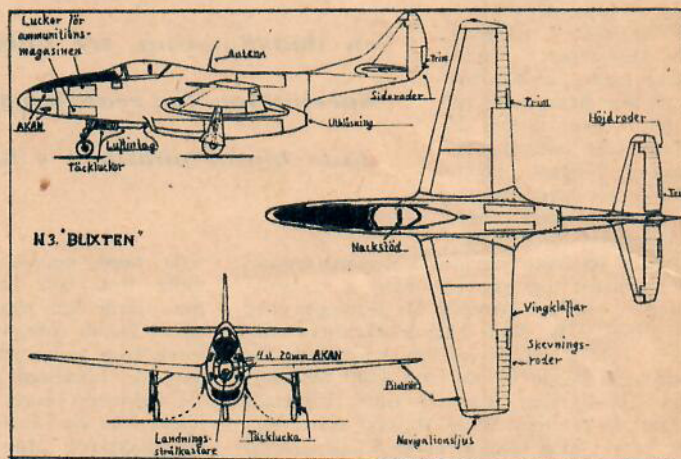
IHS 1. R2. "CIGAR"

Ib Rasmussen, Sadolingsgade 174, Odense, Danmark har roat sig med att rita ett lätt trafikflygplan som han döpt med den invecklade beteckningen IHS 1 R2 »Cigar». Det extremt utformade planet är försett med ett reaktionsaggregat av typ D.H. »Ghost» med luftintagen placerade i vingroten på båda sidorna om den cirkelrunda flygkroppen. »Konstruktören» räknar med att planet skall kunna uppnå en maxhastighet på inte mindre än 1.600 km/t och en marschhastighet på omkring 1.000 km/t. Data: spännvidd 15,2 m, längd 20,2 m, vingyta 37,7 m², flygvikt 15 ton, vingbelastning 430 kg/m². Bränsletankarna rymmer sammanlagt 5.000 liter fotogen. Planet är försett med noshjulställ men har även ett sporrhjul som hindrar stjärtpartiet att slå i marken och skadar vid landningar som måste göras med rätt stor anfallsvinkel för att bromsa upp farten.



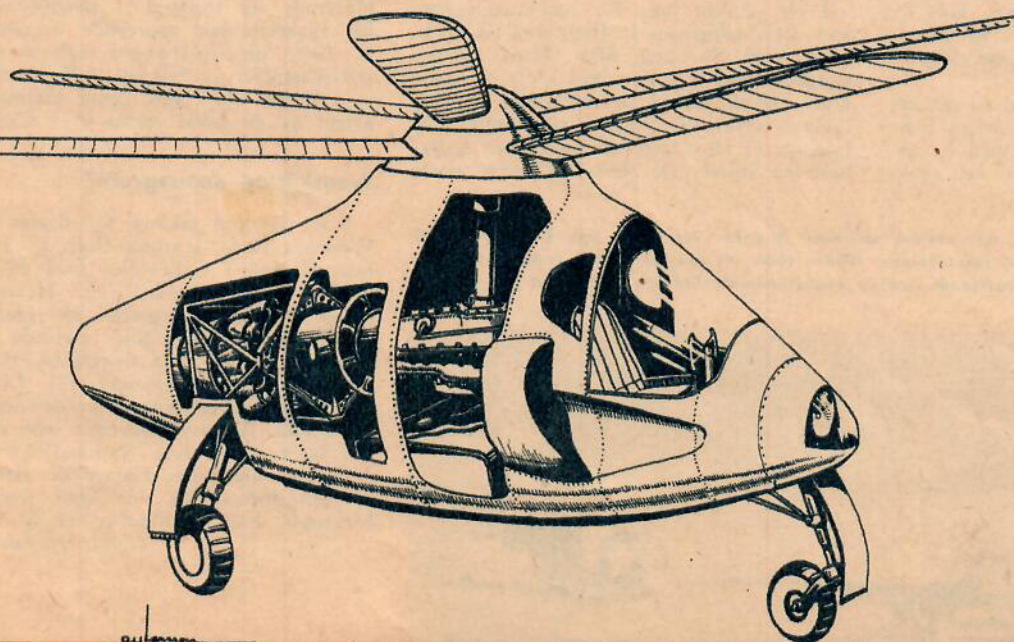
N 3 "BLIXTEN"

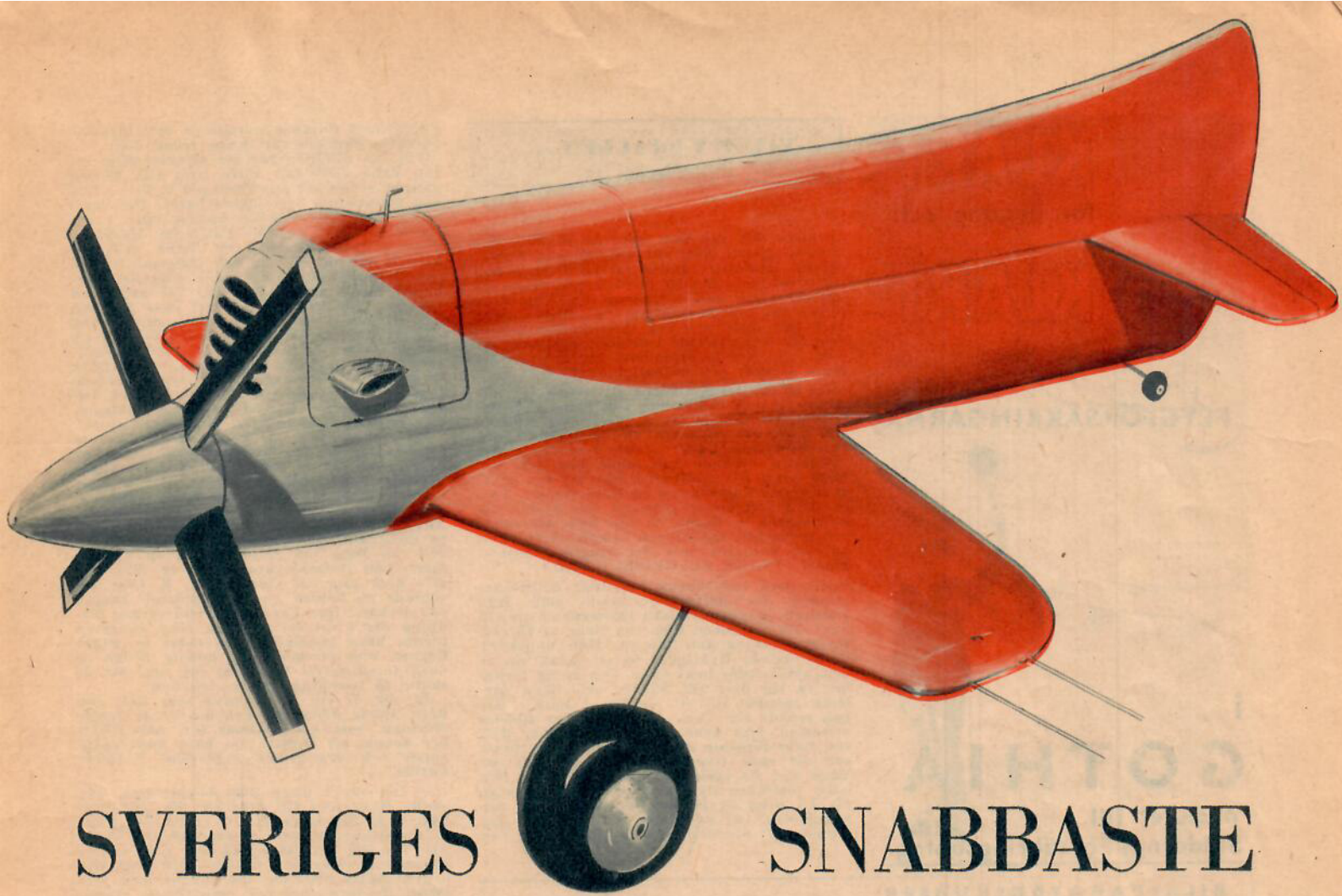
Jaktflygplan ritat av Bengt Nordin, Ö. Rönnäs, Leksand. Data och prestanda: spännvidd 10,0 m, längd 10,30 m, höjd 3,65 m, toppfart 1.050 km/t, marschfart 825 km/t, topphöjd 14.000 m, flygsträcka med extratankar under vingarna 2.500 km, flygvikt med extratankar 6.200 kg. Planet har ett reaktionsaggregat av typ »Wood» med en dragkraft av 2.550 kg. Bevapningen består av fyra akan.



FSRH-1

Segraren i FLYG:s teckningstävling i år, Alf Larsson, Örebro, har skickat in detta konstverk av en reaktionsdriven helikopter som han kallat FSRH-1. Apparaten är avsedd för militära ändamål, som t. ex. för fotospaning och hastigheten är beräknad till ungefär 450 km/t. De motroterande rotorerna drivs av en Bristol Theseus I-reaktionsmotor och för kraftöverföringen finns en speciell växellåda inmonterad bakom förarsitsen. Styrningen sker helt med rotorn. Helikoptern är byggd i skalkonstruktion och har ett trehjuligt infällbart noshjulställ.





SVERIGES

SNABBASTE

u-kontrollracer

Den senaste amerikanska »modellflygflugan», u-kontrollflygningen, har sakta men säkert börjat sprida sig även i Sverige och nu under mörka höstkvällar är man inom klubbarna på olika håll i landet ivrigt sysselsatt med att snickra ihop det ena vråket efter det andra. Man konstruerar i regel efter amerikanskt mönster och gör så gott man kan med de små erfarenheter man har. Den klubb som först började syssla med den nya modellflygsporten var Cumulus i Stockholm och sedan dröjde det inte länge förrän även de första norrländska och skånska u-kontrollmodellerna såg dagens ljus. Resultaten har hittills varit ganska blygsamma, sporten trampar fortfarande i sina barnskor, men intresset är det inget fel på. Bristen på motorer och material är för närvarande det svåraste kruset för u-kontrollflygarna. För att uppnå de verkliga hastigheterna måste man ha amerikanska tändstiftsmotorer med höga varvtal och sådana finns inte att uppbringa sedan importspårren trädde i kraft. Det går givetvis att flyga även med dieselmotorer men då

kan man knappast räkna med några svindlande farter.

De hastigheter som hittills uppnåtts rör sig på omkring 70—80 km/t — några exakta noteringar eller rekord finns inte — men nu rapporteras från Malmö att man där satt ett inofficiellt rekord med 120 km/t. För resultatet svarar stud. Karl Erik Rosenqvist som är en av våra äldsta u-kontrollflygare. Han har hållit på med sina modeller redan i två år men tillhör åtminstone än så länge ingen klubb. Rekordmodellen har en Ohlsson 23-motor och fyrbliadig propeller med en stor spinner och jämntjocka, »klipta» blad. Någon egentlig fena har planet inte utan kroppen är utformad som en hög och smal »planka» vilken ger en fullt tillräcklig kursstabilitet. Det breda landstället är monterat i vingen och försett med stora fjädrande hjul. Redan planets yttre utformning ger ett intryck av fart och till detta bidrar ytterligare den eleganta målningen i vitt och rött.

Men Rosenqvist är inte den ende i Malmö

som sysslar med denna sorts modellflyg. I Aeroklubben i Malmö har man redan över tiotalet modeller klara eller under byggnad och fler blir det. En av de mest ivriga u-kontrollflygarna är skomakarmästare John Hansson som trots sina 58 år är med och bygger den ena snygga motormodellen efter den andra. När han i somras provflög sin första modell kantades »flygplatsen» snart av ett par hundra entusiastiska åskådare så publikintresset för sporten tycks vara garanterat. U-kontrollmodellerna är också precis vad modellflyget just nu behöver. Det är en verklig injektion som kan rycka upp sporten ur sin för närvarande ganska undanskymda tillvaro. Det gamla modellflyget saknade det viktigaste för en sport — tävlingsmomentet och därmed publikintresset.

Nu väntar vi alltså bara att det till nästa vår skall finnas tillräckligt många modeller och framför allt tillräckligt med initiativ för att organisera en tävling för u-kontrollmodeller. Sveriges första modellflygracertävling. Vem skall få äran av att bli arrangör för evenemanget? *Salle.*

MOTORSTOPP . . .

Forts. fr. sid 13.

na ut var jag skulle landa. Det var trädtoppar så långt jag kunde se under mig och jag ville inte spetsas på någon trädskrona. Ju närmare skogsbrynet jag kom desto vassare verkade träden. Nu rusade grantopparna mot mig. Jag trampade förtvivlat i luften för att komma mellan två träd, två jättegranar. Det gick perfekt. Jag rutschade ner mellan

grenarna, men nu dök en stor stenbumling upp under mig. För att undvika den måste jag kasta mig åt sidan, det gick bra så när som en vrickad fot. Det var hela skadan på mig. Tack och lov, sa jag och tittade upp mot fallskärmen som hängde mellan ett par smågranar. Någon »carterpillarhjalte» blev jag visserligen inte, men kronans militärfallskärmar klarar biffen de också.

Jag promenerade fram till haveristen som låg ett stycke från mitt nedslag. Några personer från en by i närheten hade redan hunnit fram till den rykande skrothög som en

gång varit en stolt Mustang. Brandkären från Hackås 5 km från platsen var också där rekordsnabbt och såg till att det inte blev någon skogsbrand. Planet hade dammat i marken med en sådan kraft att sporrhjulet var jämns med markytan och låg ovannpå motorn! Mustangen hade borrat sig ned så hårt att hela maskinen tryckts ihop till en enda metallhög. Några minuter tidigare hade jag suttit i planet. Tack vare fallskärmen kunde jag nu helskinnad stå bredvid och titta.

Mitt förtroende för fallskärmen har ytterligare stärkts.

KLART
för avgång och
KLART
med
FLYGFÖRSÄKRINGARNA



GOTHIA
anslutet till
Städernas Försäkringsbolag

VILSE I FJÄLLEN, . . .
Forts. fr. sid. 15.

packisen för att inte skruvas sönder. Den gången gjorde han sitt livs kanske försiktigaste landning. Andra fartyg lotsade han till isfria farleder eller mera framkomliga och när isbrytare kom dirigerade han dem från luften till infrusna fartyg. Mer än en gång gick han sjöly ned och desermerade minor, som låg och guppade i drivisen och som när som helst kunde explodera. Då krävdes det lugna fingrar och en kall hjärna.

De många torskpilkarna i Öresund beredde honom många bekymmer och många glädjeömnin. Det hände att de drev med isflaken till havs och flygaren fick ledsaga hjälpexpeditionerna. Under mindre äventyrliga förhållanden brukade han landa hos dem och köpa torsk. Denna flygfisk blev mycket eftersökt av markpersonalen på Bulltofta och även av ABA:s flygande personal och dyster var stämningen de dagar, då von Bahr återvände och redan före landningen hängde ut en skylt på sin autogiro med det tragiska meddelandet: **INGEN FLYGFISK I DAG!**

Men han har många betydligt makabrare minnen. En natt observerade man från Falsterbo några mystiska ljussignaler ute till havs. På morgonen flög von Bahr ut för att försöka utröna anledningen. Han upptäckte då tre danska flyktingar på ett isflak. En av dem sjönk inför hans ögon. Den andra lyckades ta sig över till Skanör och flög därifrån halvdöd till ett sjukhus i Malmö, där han repade sig. Den tredje, som var alldeles utmattad, blev kvar på ett litet isflak. Rolf von Bahr försökte gå ned, men isflaket brast och det enda flygaren kunde göra var att kasta ned sin egen proviant till honom. Den halvt förfrusna flyktingen var dock för svag för att orka krypa den korta sträckan och hämta den. Det mörknade och von Bahr var tvungen att återvända till Bulltofta. När han

i gryningen följande morgon på nytt försökte undsätta dansken var denne redan död.

Vid två tillfällen var det mycket nära, att von Bahr själv fått sätta livet till. Första gången — det var åter fredagen d. 13! — fick han motorstopp över öppna havet. Det var i sept. 1940. Han råkade hamna mitt i det tyska minfältet utanför Falsterbo. Maskinen sjönk ögonblickligen, von Bahr lyckades krängla sig ur och låg och trampade vatten mellan guppande minor ända tills han förlorade medvetandet. Som tur var hade han flytväst. När han vaknade till sans låg han och stirrade i taket i en varm kajuta. Det var ett litet danskt fartyg som plockat upp honom. »Lise» hette båten. Litet senare landstade den hyggelige skepparen, som först trott att von Bahr var en tysk flygare, honom i Skanör. På vägen till Köpenhamn gick båten på en mina. Endast kaptenen räddades. De övriga av besättningen följde den i djupet.

Efter den betan lät von Bahr konstruera en liten gummbåt åt sig. Som minne av räddningen döptes den till P. S. Lise, vilket betydde Paddelskeppet Lise. I denna hade han en vattentät ficka med en signalpistol, en halv liter konjak och en detektivroman. Allt skulle komma till användning. Även denna gång gick hans kära autogiro till botten och von Bahr fick följa den en bit på väg innan han lyckades kräva sig ur. När han åter kom upp till ytan låg P. S. Lise och väntade på honom med signalpistol, konjak och deckare. Han hann emellertid varken fördjupa sig i detektivromanen eller konjaken förinnan hans nödläge observerades av några fiskare, som plockade upp honom. Sedan de dock försiktigtvis försäkrat sig om, att de skulle få bärgningslösa för besväret.

Ja, det är två flygäventyr som Rolf von Bahr aldrig glömmet, men det är en tredje flygning, som han stannar för, när FLYG ber honom att berättat om hans mest spännande och dramatiska upplevelse i luften hittills.

— Det var i mars 1938, börjar han. Jag skulle flyga upp till Storlien, där jag brukade hålla till vintrarna före kriget. Jag gjorde uppstigningar med passagerare där och i Åre och fick leka så sällan leta reda på turister, som försvunnit i fjällen och även ofta nog undsätta insnöade sportstugor med proviant. En intressant och omväxlande sysselsättning. Den 9 mars strax efter klockan 14 startade jag från Bromma. I framsitsen hade jag min »ständige» mekaniker Sven Strandquist. Vädret var ganska hyggligt, men jag hade kraftig motvind och nådde efter två och en halv timme Rättvik, där vi mellanlandade på isen och beslöt övernatta på Persborg.

Morgonen därpå fortsatte vi. Vinden hade nu friskat i högst betydligt och stiek i stäv låg den för den fortsatta flygningen. Strax efter starten överraskades vi av ett veritabelt busväder, som visade sig omöjligt att forcera, vi nästan blåstes tillbaka till Rättvik, där vi åter landade efter drygt en timma. På eftermiddagen tycktes stormen avta, det klarnade upp och vi försökte oss på en ny start. Vi kom lyckligt fram till Funäsdalen, där vi gick ned på isen för att tanka. Därifrån lyfte vi klockan 14.50. Sikten var mycket dålig och för att inte tappa orienteringen försökte jag följa landsvägen norröver.

Men vädret blev bara värre och värre. Regn och snöbyar i allt annat än behaglig omväxling. Jag kom över på norska sidan och försökte gå ned i Stuedalen. Det visade sig omöjligt. Jag vände och drevs åter in över Sverige. Efter två timmar befann vi oss åter över Funäsdalen. Vi hade flugit i cirkel. Ordentligt omskakade landade vi på nytt på isen. Det var ingenting annat att göra än övernatta. Vi gjorde det tillsammans med en skolklass, som var på skidutflykt minns jag och morgonen därpå, när vi åter skulle starta följde klassen oss med lärarinnan i spetsen för att bevittna vår stolta avfärd. Jag minns att den snälla människan erbjöd oss en termos med kaffe och smörgåsar som proviant. Vi tackade flott nej, då vi hoppades göra det »lilla» hoppet över till Storlien på kort tid. Med stor sorg och saknad skulle vi under de två närmaste dyggen tänka tillbaka på vårt dumma avböjande av den erbjudna förningen.

Så värst stolt blev heller inte starten. Redan vid vändningen före släppte rotorbronsen och de tre bladen »flaggade» rakt upp i vinden. Vi lyckades dock få ned dem utan att de tagit några skador. Det blåste alltså friskt, men sikten var god. Till en början. Vi följde vägen över fjället till Ljungdalen, följde där efter en dalgång norröver till Ångsvallen och Ljungris lappäger. Det var när vi passerat detta som snöstormen överraskade oss, stängde in oss som i en ask mellan en krans av fjälltoppar.

BILREPARATÖRSKURSER

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

SVETSNINGSKURSER

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

HANDELSKURSER

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

SKÖVDE PRAKTISKA SKOLA

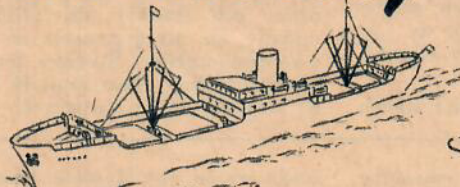
Döbeinsgatan 9

SKÖVDE

Tel. 12 39

**TRANSPORT-
FÖRSÄKRINGAR**

— av alla slag —



ATLANTICA

GÖTEBORG · STOCKHOLM

Jag har varken förr eller senare upplevt en sådan orkan. Den svepte in maskinen som i ett vitt virvlande bårtecke, den slet i rotorbladen och tjtöt i propellern. Inom ett ögonblick var jag helt blind. Jag såg inte en decimeter framför mig. Allt var bara ett sjudandande vitt piskande töcken. Mycket hade min SE-AFI upplevt i fjällvärlden, men aldrig något liknande detta. Det var stormen, som förde planet och inte piloten. Det är kanske oriktigt att säga att jag själv slutligen lyckades göra en nödlandning. Det är nog riktigare att säga att en mild försvyn gjorde det åt mig. Men ner kom vi.

Först senare skulle vi få veta att vi hamnat i Varktjärn. När vi landade hade vi ingen aning om var vi var. Klockan var då 11.50 och dagens datum den 11 mars. Vi förtöjde SE-AFI så gott sig göra lät och försökte uppehålla kroppsvärmen genom att springa i cirkel runt maskinen. Det var då jag upptäckte att den stackars mekanikern bara hade — lägskor på sig. Stormen hade kommit med blixtnabb plötslighet och vi hoppades att den lika snabbt skulle bedarra. Men härl bedrog vi oss. Dagen gick och skymningen började falla. Vi tänkte med saknad på den där thermosen och smörgåsar. Våra magar skrek av hunger.

Vi gjorde en kort rekognosceringstur och hittade en liten övergiven lappkäta. Där fann vi några köttslansor, rester efter en renslakt. Vi fände upp eld i kåtan och stekte köttet i konsistensfett som vi hämtade ombord på maskinen. Hungri som vi var tyckte vi att det smakade gudomligt. Vi lade på så mycket ris och ved vi kunde hitta och somnade medan fjällstormen spelade en infernalisk visselkonsert i lappkätans vägg.

När vi vaknade hade elden slocknat och vi var stelfrusna. Stormen hade snarare till- än avtagit och när vi spanade efter maskinen var den försvunnen. Vi hittade den senare. Den hade blåst ett femtiotal meter, men var gudskelov oskadad. Jag tror det var den dystraste dagen i mitt liv. Allt tycktes fullkomligt hopplöst. Men när nöden är som störst . . . En liten vänlig lapp, ägare till kåtan där vi övernattat dök plötsligt fram ur snöryan. Det visade sig att han hade en liten jaktstuga ett stycke längre bort, högst primitiv även den, men ett paradys i jämförelse med den dragiga kåtan. Där tillbringade vi den andra natten.

Följande morgon hade stormen bedarrat något. Trots att det var den 13 beslöt jag mig för att försöka en start . . .

Och här låter vi Rolf von Bahrs flygloggbok tala. I all sin lapidariska saklighet berättar den högst värtaligt om dagens hög-dramatiska flygetapp:

»Start från Varktjärn 11.55. Mycket svår start i stark vind. Helmulet, låga moln och regn-snö. Kurs VNV söder om Härjängsfjällen. Följde telefonstolparna utefter Gåsån till V om Tjallingklumpen. Vände där på grund av snöryan. Sikten ingen framåt, ser blott stolparna. Vinden V cirka 80—100 km/t. Mycket nära att kollidera med Helagsfjället (!) med vilket vinden drev maskinen. Passerade rätt över turiststationen. Efter två varv runt denna försökte jag landning. Mekaniker Strandquist hoppade ur strax före denna, varvid maskinen lättade. Omöjligt stanna rotorn eller vända maskinen från vinden. Lättade flera gånger och drev med vinden åt sidorna. Försökte hålla maskinen mot vinden genom motorn. Rotorvarvet bibehölls mellan 125—165 v.p.m. Maskinen backade ibland. Efter cirka 15 min. lyckades Strand-

quist och en pojke få upp stjärten mot vind, varvid främre skidorna drev sidledes med vinden och maskinen kom med stjärten mot vinden och rotorn kunde stannas. Vindstyrkan ökades och under cirka 2 timmar (!) fick vi hänga fast vid maskinen och långsamt släpa den cirka 100 meter bakom en bergknalle för något lå. Grävde ner maskinen i snön till magen och stöttade bakre bladet med ställning.»

Från Helagsfjällets turiststation kunde Rolf von Bahr i telefon underrätta en orolig moder om att han kommit till rätta och även Flygflottiljen i Östersund om att den kunde inställa de hektiska spaningarna som under två dygn bedrivits efter honom. Följande dag flög han från Helagsfjällets turiststation till Storlien. Vi låter åter loggboken tala:

»Maskinen framgrävdes 5.30 på f. m. Mestadels mulet, mycket hård vind från Helagsfjället. Vid första start mot fjället sjönk maskinen till marken två gånger av nedåtgående luftströmmar. När jag tog mark andra gången fick jag hjälp av tre man att vända från vinden. Nästa start skedde på längre avstånd. Mycket stark motvind över Sylarna och Blåhammaren, fullkomlig vindstilla och klart vid Storlien. Första start från Helagsfjällets turiststation 7.10. Andra start 7.45. Ankomst Storlien 8.23.»

— Nej, den flygningen glömmar jag aldrig. Och aldrig det extra smörgåsbord, som jag satte i mig efter framkomsten till Storlien heller, slutar Rolf von Bahr. Att det sistnämnda är det ljusare minnet är väl onödigt att påpeka.

— Torsten Flodén.

BROMMAS MEST . . .

Forts. fr. sid. 11.

nernas tjut lockade ut massor av nyfikna och som en löpeld spred sig ryktet:

Concordia får inte ut noshjulet!

Allas blekar riktades mot det nödställda planet som kretsade kring fjället. Man såg hur den stora DC-4:an kom allt närmare Concordian och gick sedan rakt under den. Då hade kapten Hedall-Hansen äntligen fått kontakt med piloten och medan DC-4:an förmålade samtalet mellan engelsmannen och trafikledningen flög de båda planen så nära varandra som möjligt. Concordian fick sina order och sedan började en »uppvinsning» som höll Bromma i andlös spänning i över en timmes tid. Med branta dykningar och vertikalsvingar gjorde planet förtvivlade försök att få ut noshjulet, tumlade nästan som ett jaktplan kring DC-4:an och gick då och då rakt ovanför den för att visa om hjulet rört på sig. Men det satt där det satt.

Efter över en timmes flygning hade de 360 liter bensin som planet hade i tankarna vid starten sinat så mycket att föraren även med hänsyn till explosionsrisken vid en kraschlandning kunde börja förbereda det svåra uppdraget att ta ner planet så oskadat som möjligt. Spänningen bland åskådarmassorna nådde sin kulmen när Concordia kom svepande på lägsta höjd över fältgränsen med det trasiga noshjulet hängande i sitt onormala läge och med de båda andra hjulen helt utfüllda.

— Är karl'n inte klok! Begräper han inte att kärnan kommer att slå runt! sade någon.

Bland piloter och andra sakkunniga protesterade man högljutt och ansåg att en ren buklandning hade varit mindre riskfylld än denna halvmesyr, men Hillwood hade sina egna små funderingar om den saken. Han satte planet oerhört försiktigt med låg stjärta och lägsta möjliga landningsfart på gräsmattan bredvid den långa banan. När hjulen tog mark drog han spaken åt sig så långt den gick för att så länge som möjligt kunna hålla planet i horisontalläge och samtidigt slog han av tändningen. Efter att ha rullat ett hundratall meter dök planet på nosen och sedan fick nosstillsluckan agera skida under ännu ett femtiotal meter innan Concordia slutligen stannade insvept i ett moln av damm och grus. Katastrofambulansen, brandkären och räddningsmanskapet var på platsen som skjutna ur en kanon men behövde dessbättre aldrig ingripa. Skadorna inskränkte sig till endast ett par böjda propellrar samt några tillbucklade plåtar i nosen och motoråporna, vilket ju visar att planet tål en hel del.

Fabriken reklamchef och redaktören i »Air Transport», Jim Payne, behövde inte vara ängslig för publiciteten. Synd bara att den inte var riktigt av det slag man räknat med.

I den onekligen ganska pinsamma situationen kunde engelsmännen dock trösta sig med att Hillwood presterat en av de skick-

ligaste landningar som någonsin gjorts på Bromma. Varför han inte gjorde en ren buklandning berodde på att han räknade med att kunna komma undan med mindre skador och bl. a. klara motorerna genom att med låg fart landa på huvudstället — om det skulle lyckas vill säga, vilket det ju gjorde.

Ett par dagar efter kraschen kom en Bristol Freighter från England medförande ett nytt noshjul och nya propellrar och efter 18 timmars arbete var Concordia åter flygklar och kunde starta från Bromma och flyga tillbaka till fabriken i Southampton för översyn.

— Sedan fortsätter vi demonstrationsturnén till Dublin och därifrån vidare till Spanien och Nordafrika enligt en redan på förhand uppgjord plan, berättar Cunliffe-Owen-fabrikens försäljningschef Tom Murray. Concordia har rönt stort intresse överallt och vi har redan sålt ett antal till BOAC och ett par stycken till Indien och Holland. Priset är i svenska pengar omkring 350.000 kr.

Innan den dramatiska landningen hann Concordia dock visa sig från en betydligt bättre sida, det kunde den lilla grupp av flygexperter och pressmän som fick vara med på en provtur intyga. I synnerhet roderharmonin och vändbarheten imponerade på sakkunskapen och SAS-piloten Jan Christie som fungerade som andreplott under flygningen lovordade planet som en »trafikflygets Mosquito». Accelerationen vid starten är mycket god — man pressas faktiskt riktigt ordentligt mot den mjuka fätöljen när de båda 500 hästkrafters Alvis Leonidesmotorerna rusar upp i fullvarv och startsträcka är också mycket kort. På Concordias pluskonto kan vidare räknas utomordentliga egenskaper vid flygning med endast en motor. Hade man inte sett hur ena propellern plötsligt stannade och bladen flöjades hade man säkert inte märkt något av det normala avvikande. Concordian stallar också mycket »snällt», man känner först en svag skakning och sedan går planet mjukt i dykning rakt fram. Marschfarten är 300 km/t, vilket får anses som mycket bra. Landningshastigheten är emellertid också ganska hög, hela 120 km/t, men å andra sidan möjliggör ju trehjulsstället en mycket kraftig uppbromsning på marken. Trots sina många förnämliga egenskaper torde Concordia dock knappast ha någon större marknad i Sverige. Det är för stort som taxiplan och för litet som trafikplan efter våra förhållanden.

Salle



Flyg-
försäkringen
ordnas i



FÖRSÄKRINGS A.-B.
FYLGIA
STOCKHOLM 7



**Bygg
sensa-
tionen**

AUSTER!

AUSTER är vackrare, starkare och bättre än någon flygmodell hittills. Otroligt lättbyggd av färdiga balsa delar. Flyger fort . . . sakta . . . med last — även inomhus runt polstav — enkelt modellplanet Du drömt om! Spv. 440 mm. Inkl. ritn., 8-sid. beskrivn., gummimotor etc. Kr. 4: 85. Låmtub 60 öre. Sändes mot efterkrav. Skriv önskat antal, namn och adress bredvid och sänd in annonsen till

Ing. SIGURD ISACSON, Lidingö

FLYGSOLDAT 113 BOM
AV 2418 BJARRE.



JORDEN RUNT ...

Forts. fr. sid. 16.

Neptun. Kurskontrollen av en raket för höga luftlager måste till stor del byggas på ändring av raketstrålens utströmningsriktning eftersom de vanliga luftkrafterna blir för små i den tunna luften. På V-2 ordnades avlänkning av strålen med hjälp av roder av retortkol i utströmningsmunstycket, en metod som tyvärr ger minskad dragkraft och även en ganska stor viktökning. På Neptun har man i stället hängt upp hela munstycket i en sfärisk ring så att man kan rikta strålen direkt utan avlänkning med roder. Uppskattningsvis sparar man härigenom en ca 120 kg vikt, får större dragkraft på det förbrukade bränslet och längre bräntid - 75 sek. mot 67 sek. för V-2.

En viktig fråga är hur man skall kunna häva eventuella rolltendenser hos raketer. På Neptun har problemet lösts genom ett antal »rollmunstycken» kring raketkroppen varigenom vattenånga kan strömma ut. Ångan alstras för att driva raketaggregatets turbokompressor och mängden genom rollmunstyckena kontrolleras av ett särskilt gyro-skop. Rollkontrollen kan vidmakthållas ännu 17 sek. efter det huvudraketen brunnit ut.

Raketmotorn tillverkas av Reaction Motors

Inc. som också gjorde motorn för raketplanet Bell XS-1. Dess nettovikt blir omkring 110 kg med en längd av 110 cm och en utströmningsdiameter av 50 cm. Med en längsta bräntid av 75 sek. blir dragkraften 9.000 kg. Som bränsle användes alkohol och flytande syre.

Bränslesystemet innehåller liksom hos V-2 en turbokompressor som drivs av överhettad vattenånga, alstrad genom alkoholförbränning med väteperoxid med kaliumpermanganat som katalysator.

Neptun blir 13,5 m lång, d.v.s. ungefär lika lång som V-2, men betydligt slankare med en största diameter av endast 96 cm. Fenornas »spännvidd» blir 295 cm. Dess största hastighet beräknas bli 1.370 m/s (4.950 km/t) jämfört med 1.560 m/s (5.710 km/t) för V-2.

Man framhåver att Neptun konstruerats uteslutande med hänsyn till forskningsuppgifter, vilket den bör vara bättre lämpad för än den rent krigiska V-2. Amerikanska flottan har för forskningsändamål beställt tio Neptun från Martin till ett pris av 1.850.000 dollar vilket med nuvarande kurs gör ungefär 670.000 kr per styck. Leveranserna skall omspänna en tid av tre år.

SEGELFLYGFORSKNING

Forts. fr. sid. 18.

emellertid förhållandevis stor kapitalinsats och resultatet blir något vars värde inte direkt kan mätas i pengar. Sverige har emellertid här en klar möjlighet att inta en dominerande ställning bland världens segelflygnationer. Detta så mycket mera som man i USA ännu inte kommit särskilt långt vad den högvärdiga segelflygmaterielen beträffar. Schweizarna har tidigt insett behovet av egen konstruktionsverksamhet och om vi inte inom en snar framtid upptar segelflygforskningen - inom alla områden - på vårt segelflygprogram torde vi få finna oss i att bli distanserade av det schweiziska segelflyget och sannolikt även av andra segelflygnationer.

Vad kan nu göras för att råda bot för vår efterblivenhet i forskningshänseende? I första hand bör följande åtgärder vidtagas:

- 1) Bildandet av ett segelflygets forskningsråd.
- 2) Undersökandet av möjligheterna att få anvisat medel för segelflygforskning.
- 3) Sammanställning och bearbetning av utländskt segelflygforskningsmaterial.

- 4) Upprättande av en meteorologisk segelflygforskningsavdelning.
- 5) Upprättande av en flygteknisk segelflygforskningsavdelning.

Givetvis kan man i varje fall inte till att börja med påräkna att ha ett permanent råd och permanenta forskningsavdelningar, men de förberedande arbetena bör snarast möjligt påbörjas så att inte ytterligare tid går förlorad.

VÄRLDENS ...

Forts. fr. sid. 23.

placerade sig på tredje plats med en Cosmic Wind. Penrose flög Art Chester's Sweat Pea Special. Art Chester lär numera ha lagt racerflygningen på hyllan och sysslar huvudsakligen med nykonstruktioner.

Att vara eller icke vara är den allvarliga frågan inför vilken National Air Races nu har ställts. Tävlingsarna anses med få undantag när av såväl myndigheterna som flygplanfabrikanter och trafikflygbolag vara för sensationsbetonade och i sin nuvarande form bidra för litet till flygforskning och flygsäkerhet. Sannolikt kommer tävlingsarna därför att omläggas till nästa år. Good Year Trophy anses vara den tävling som mest kan bidra till att utveckla materielen inom den lätta flygklassen. Den militära materielen utvecklas som bekant vare sig National Air Races finns eller inte!

Ett uppskattat inslag i årets program var det uppmärksbetonade evenemang där de senaste världsrekordtyperna demonstrerades. Bl. a. fick publiken se Douglas Skystreak och den nya Mac Donell Phantom.

Överste Albert Boyd fick motta världsrekordstrofen för hastighetsflygning för att sedan få överlämna den till kommandör Turner Caldwell, som i sin tur fick överlämna den till major Marian Carl, innehavaren av det senaste rekordet med 1.050 km/t. Den internationellt kände konstflygaren Beverley Howard gjorde uppmärksammade flygningar både med sin i bokstavigt bemärkelse vingklippa Piper Cub Special och en Blicker Jungmeister. Ett simulerat bombanfall utfört av marinflygplan avslutade uppvisningarna. Denna programpunkt var både med avseende på o ljud och realism det kanske sensationellaste inslaget i hela tävlingarna.

LUFTSKYDDS- och GASTÄTA DÖRRAR

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

VÄSTERÅS SMIDES- & KONSTRUKTIONSVERKSTAD

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



RIKSSEGELEFLYGTÄVLINGEN AVGJORD

**Linköping tog höjd och Halle-Hunneberg distans
Björn Andersson erövrade FLYG:s höjdpokal för alltid**

Årets Riksseglflygtävling är nu avslutad, den största i sitt slag som genomförts i Sverige. Samtliga resultat har vederbörligen kontrollerats på KSAK, pris-samlingen har putsats upp och bucklorna är graverade med årets segrarnamn för högtidlig utdelning vid KSAK:s årsmöte den 22 november.

Höjdmomentet, lagtävlingen:

I höjdmomentets lagtävling hemförde *Linköpings flygklubb* (Bengt Olow, Sven Österdahl och Henry Norrbom) segern för andra året i följd och förvisade *Stockholms segelflygklubb* (Björn Andersson, Börje Centergren och Tage Löf) till andra plats. Dessa båda klubbar har nu vardera två in-teckningar i dir. C. A. Wicanders pampiga vandringspris i denna »gren»: Stockholm 1944 och 1945 och Linköping 1946 och 1947. Priset skall erövras fem gånger, så än är saken långt ifrån avgjord.

Linköping får som extra uppmuntran C. A. Wicanders kontantpris på 1.000 kr., och som tröst för »nederlaget» får Stockholms segelflygklubb fem rara hundralappar av samma givare.

Så här ser den fullständiga resultatlistan för höjdmomentets lagtävling ut:

1) Linköpings flygklubb:			
Bengt Olow	10.300		
Sven Österdahl	7.950		
Henry Norrbom	6.150	24.400	
2) Stockholms segelflygklubb:			
Björn Andersson	10.900		
Börje Centergren	6.850		
Tage Löf	5.685	23.435	
3) Halle-Hunnebergs flygklubb:			
Vincent Larsson	9.025		
Bertil Ståhl	6.160		
Hans Möllborn	5.233	20.420	
4) Västerås flygklubb:			
Fred Nordholm	8.310		
Arne Lind	5.450		
Erik Westling	4.950	18.710	

5) Eskilstuna flygklubb:			
John Bohman	8.200		
Arne Gundersen	5.265		
Harry Carlsson	5.165	18.630	

6) Linköpings FK (2). (P. A. Kernell 5075, Ingemar Kardell 4550, Bo Holmberg 4500) 14125; 7) Stockholms SFK (2). (Henry Akerberg 4450, Tage Peterson 3085, Börje Thalén 3730) 12165; 8) Östra Sörmlands FK. (Karl-Göran Klevstigh 5075, Eric Pehrsson 3815, John Bryant-Meisner 2400) 11290; 9) Värmlands FK. (Sven Jonsson 4090, Olle Håkansson 3800, Einar Ericson 3225) 11115; 10) Eskilstuna FK (2). (Lars Corell 4265, Clas Eklind 3155, Stig Bohman 2895) 10315; 11) Halle-Hunnebergs FK (2) 9425; 12) Örebro FK 9300; 13) Västerås FK (2) 9155; 14) Karlskoga flygklubb 8175; 15) Stockholms SFK (3) 7415; 16) Jönköpings FK 7275; 17) Aeroklubben i Göteborg 7155; 18) Västerås FK (3) 6695; 19) Uppsala FK 6900; 20) Eskilstuna FK (3) 5070; 21) Örebro FK (2) 4715; 22) Karlskoga flygklubb (2) 4050; 23) Örebro FK (3) 3550; 24) Västerås FK (4) 3420; 25) Värmlands FK (2) 2725; 26) Stockholms SFK (4) 2580; 27) Örebro FK (4) 2545; 28) Eskilstuna FK (4) 2440; 29) Linköpings FK (3) 2425; 30) Jönköpings FK (2) 2365; 31) Norrköpings FK; 32) Halle-Hunnebergs FK (3); 33) Borås FK; 34) Falköpings FK; 35) Kalmar FK; 36) Aeroklubben i Göteborg; 37) Halmstads FK; 38) Karlskoga FK (3).

I höjdmomentets individuella tävling försökte sig ju som bekant *Björn Andersson, Stockholms segelflygklubb*, på ett världskordförsök, som kanske hade lyckats om han dels haft syre, dels om han haft en ordentlig barograf. Nu registrerade den inte längre än till 4.800 meter, men det räckte i alla fall — tillsammans med ett par andra bra höjdvinster — till att ge honom den individuella segern i denna tävling, och därmed tog han tredje in-teckningen i FLYG:s höjdpokal och får alltså behålla den för alltid. På andra plats kom i år *Bengt Olow, Linköpings flygklubb*, med

10.300 meter mot *Björn Anderssons* 10.900. In-teckningarna i FLYG:s höjdpokal har tagits som följer: 1944 och 1945 av *Björn Andersson*, 1946 av *Fred Nordholm*, Västerås flygklubb, och 1947 av *Björn Andersson* igen.

- 1) Björn Andersson, Stockholms segelflygklubb 10.900
- 2) Bengt Olow, Linköpings flygkl. 10.300
- 3) Vincent Larsson, Halle-Hunnebergs flygklubb
- 4) Fred Nordholm, Västerås flygkl. 8.310
- 5) John Bohman, Eskilstuna flygkl. 8.200



Björn Andersson, Stockholms SFK.

6) Sven Österdahl, Linköping 7950; 7) Börje Centergren, Stockholm 6850; 8) Bertil Ståhl, Halle-Hunneberg 6160; 9) Henry Norrbom, Linköping 6150; 10) Tage Löf, Stockholm 5685; 11) Arne Lind, Västerås 5450; 12) Arne Gundersen, Eskilstuna 5265; 13) Hans Möllborn, Halle-Hunneberg 5235; 14) Harry Carlsson, Eskilstuna 5165; 15) P. A. Kernell, Linköping 5075; 16) K. G. Klevstigh, Östra Sörmlands FK; 17) Erik Westling, Västerås; 18) I. Kardell, Linköping; 19) B. Holmberg, Linköping; 20) H. Akerberg, Stockholm; 21) T. Milling, Halle-H.; 22) C. G. Carlsson, Örebro; 23) L. Corell, Eskilstuna; 24) S. Jonsson, Värmlands FK; 25) T. Peterson, Stockholm; 26) E. Pehrsson, Östra Sörmlands FK; 27) O. Håkansson, Värmlands FK; 28) B. Thalén, Stockholm; 29) P. O. Norrby, Göteborg; 30) A. Lundin, Uppsala; 31) S. Larsson, Stockholm; 32) B. Norbäck, Västerås; 33) E. Ericson, Värmlands FK; 34) C. Eklind, Eskilstuna; 35) G. Stark, Uppsala; 36) N. Bergstedt, Halle-H.; 37) L. Nordin, Örebro; 38) N. Jonsson, Västerås; 39) T. Johansson, Karlskoga; 40) S. Bohman, Eskilstuna; 41) S. Eklund, Västerås; 42) J. Cewers, Jönköping; 43) I. Persson, Jönköping; 44) H. Holmström, Karlskoga; 45) E. Olsson, Eskilstuna; 46) H. Hassel, Värmlands FK; 47) J. Horney, Stockholm; 48) N. Eytton, Göteborg; 49) Bryant-Meisner, Ö. Sörmlands FK; 50) K. Nordfors, Karlskoga; 51) A. Eriksson, Västerås; 52) E. Pettersson, Västerås; 53) S. Ohlsson, Västerås; 54) H. Rosengart, Halle-H.; 55) S. E. Lönnqvist, Karlskoga; 56) H. Robertsson, Örebro; 57) R. Larsson, Norrköping; 58) Ann-Mari Edlund, Örebro; 59) S. E. Holmström, Stockholm; 60) T. Håkansson, Jönköping; 61) T. Andersson, Stockholm; 62) C. Englund, Örebro; 63) E. Norrby, Örebro; 64) M. Andersson, Borås; 65) E. v. Mentzer, Västerås; 66) B. Ljungqvist, Falköping; 67) F. Eklind, Eskilstuna; 68) R. Björling, Örebro; 69) I. Johansson, Kalmar; 70) G. Karlsson, Jönköping; 71) Gunilla Tellerander, Göteborg; 72) K. A. Sjögren, Linköping; 73) O. Segerström, Örebro; 74) A. Swärd, Västerås; 75) E. Carlsson, Linköping; 76) R. Gustavsson, Halle-H.; 77) C. Stenér, Jönköping; 78) L. Andersson, Göteborg; 79) K. I. Wallin, Halmstad; 80) R. Ottosson, Karlskoga; 81) R. Carlsson, Stockholm; 82) S. Tensmyr, Örebro; 83) B. Pettersson, Eskilstuna; 84) E. Stormark, Karlskoga; 85) R. Eklind, Eskilstuna; 86) O. Segerström, Karlskoga; 87) G. Lindholm, Örebro; 88) L. J. Söderström, Västerås; 89) G. Kleist, Örebro; 90) W. Flyborg, Örebro; 91) S. Svensson, Eskilstuna; 92) C. Petzäll, Halle-H.; 93) R. Jonsson, Eskilstuna.

Bertil Ståhl, Halle-Hunnebergs FK.

Börje Centergren, Stockholms FK.

Tage Löf, Stockholms SFK.

Henry Norrbom, Linköpings FK.

Sven Österdahl, Linköpings FK.

Bengt Olow, Linköpings FK.



Distansmomentet, lagtävling:

I distansmomentets lagtävling var det som väntat ingenting att göra åt *Halle-Hunnebergs* goda försprång vilket inte bara förorsakades av *Tore Millings* fantomflygning med *Baby* på över 30 mil, utan framförallt av stor jämnhet bland alla de främsta medlemmarna i klubben. Trollhättborna hemförde nu en suverän seger genom *Tore Milling*, *Bertil Ståhl* och *Hans Möllborn*, vars sammanlagda poängskörd blev 38,105 medan *Stockholms segelflygklubb*s lag (*Börje Centergren*, *Björn Andersson* och *Börjes tvillingbror Ove*) kom upp till 25,359 poäng. *Halle-Hunneberg* tog därmed sin första inteckning i ingenjör *T. Kreugers* vandringspris, i vilket *Västerås flygklubb* tidigare har en inteckning. Segraren får också *T. Kreugers* kontantpris 1.000 kronor. Ett gott tillskott i klubbkassan.

1) Halle-Hunnebergs flygklubb:		
Tore Milling	18,647	
Bertil Ståhl	11,629	
Hans Möllborn	7,929	38,105
2) Stockholms segelflygklubb:		
Börje Centergren	14,310	
Björn Andersson	6,931	
Ove Centergren	4,118	25,359
3) Värmlands flygklubb:		
Hugo Hassel	7,440	
Sven Jonsson	7,200	
Einar Ericson	7,059	21,699
4) Halle-Hunnebergs flygklubb (2):		
Bertil Pedersen	7,840	
Vincent Larsson	4,750	
Stig Bergstedt	3,080	15,670
5) Aeroklubben i Göteborg:		
Per Olof Norrby	7,264	
Gunilla Tellander	3,176	
Lennart Andersson	3,160	13,600

6) Eskilstuna FK, (J. Bohman 7800; L. Corell 5059) 12859; 7) Aeroklubben i Malmö, (Y. Hansson 4824, S. E. Andersson 3588, B. A. Nilsson 2520) 10932; 8) Örebro FK (K. G. Carlsson 5706, L. Nordin 5200) 10906; 9) Stockholms SFK (2), (C. H. Åkerberg 3000, T. Löf 2379, R. Carlsson 2360) 7789; 10) Västerås FK, (E. Vestling 4176, A. Erks-son 3394) 7570; 11) Värmlands FK (2); 12) Uppsala FK; 13) Gotlands FK; 14) Jönköpings FK; 15) Halle-Hunnebergs FK (3); 16) Aeroklubben i Malmö (2); 17) Borås FK.

Distansmomentets individuella tävling:

Tore Millings »rekordflygning» gav ett så kraftigt försprång före övriga aspiranter på den individuella segern i denna »gren» att inte ens *Börje Centergrens* svenska rekord räckte till. Det var ju den fördelaktigare glidningsfaktorn på *Baby* som därvid fällde utslaget. Med sina 18,647 poäng tog nu *Tore Milling* hem sin första inteckning i FLYG:s distanspris, som sattes upp i fjol och i vilket *Einar Ericson*, *Sunne*, (fjol-årets guldflygare) tidigare har en inteckning.

1) Tore Milling, Halle-Hunnebergs flygklubb	18,647
2) Börje Centergren, Stockholms segelflygklubb	14,310
3) Bertil Ståhl, Halle-Hunnebergs flygklubb	11,539
4) Hans Möllborn, Halle-Hunnebergs flygklubb	7,929
5) Bertil Pedersen, Halle-Hunnebergs flygklubb	7,840

6) J. Bohman, Eskilstuna 7800; 7) H. Hassel, Värmlands FK 7.440; 8) P. O. Norrby, Göteborg 7.264; 9) S. Jonsson, Värmlands FK 7.200; 10) E. Ericson, Värmlands FK 7.059; 11) B. Andersson, Stockholm 6.931; 12) O. Håkansson, Värmlands FK 6.600; 13) Å. Lundin, Uppsala 5.920; 14) K. G. Carlsson, Örebro 5.706; 15) L. Nordin, Örebro 5.200; 16) L. Corell, Eskilstuna 5.059; 17) Y. Hansson, Malmö; 18) V. Larsson, Halle-Hunnebergs FK; 19) K. I. Andersson, Gotlands FK; 20) E. Vestling, Västerås; 21) O. Centergren, Stockholm; 22) S. E. Andersson, Malmö; 23) A. Erks-son, Västerås; 24) G. Tellander, Göteborg; 25) L. Andersson, Göteborg; 26) S. Bergstedt, Halle-Hunnebergs FK; 27) I. Persson, Jönköping; 28) H. Åkerberg, Stockholm; 29) H. Rosengart, Halle-Hunnebergs FK; 30) B. A. Nilsson, Malmö; 31) U. Jönsson, Malmö; 32) T. Löf, Stockholm; 33) R. Carlsson, Stockholm; 34) M. Andersson, Borås.

Tävlingen har som sagt rönt ett mycket stort intresse. I höjdtävlingen har 17 klubbar deltagit och i distanstävlingen 12. Sammanlagt har 19 klubbar varit med och i höjdmomentet har 210 resultat rapporterats medan antalet rapporterade resultat i distansmomentet är 45. Inga dåliga siffror precis. Och vad sägs om följande statistiska siffror för höjder resp. distanser:

Antalet rapporterade höjder på upp till 1.000 meters höjdvinst är 41, mellan 1.000 och 1.499 m inte mindre än 86, mellan 1.500 och 1.999 m. = 54, mellan 2.000 och 2.499 m. = 16, mellan 2.500 och 2.999 m. = 5 och mellan 3.000 och 3.499 m. också 5. Mellan 3.500 och 3.999 meter har rapporterats 2 resultat, mellan 4.000 och 4.499 m. slutligen 1 resultat.

Antalet rapporterade distanser på upp till 49 km. utgör 2, mellan 50 och 59 km = 5, mellan 60 och 69 km. = 9, mellan 70 och 79 km. = 7, mellan 80 och 89 km. = 4, mellan 90 och 99 = 1, mellan 100 och 149 km. = 6 (!), mellan 150 och 199 km. = 7 (!), mellan 200 och 299 km. = 2 och över 300 km. likaledes 2.

Man måste verkligen säga att de svenska segelflygarna presterat ett fint »jobb» i denna tävling, som visar att rörelsen börjar bli vad vi vill ha den till, nämligen en verklig sport. Till ett kommande år kan man säkerligen räkna med ännu större intresse för denna form av tävling, som tydligen passar verksamheten synnerligen bra.
Y. N.

MODELLFLYG-NYTT

Nybörjarkurser

Är flygbitna ungdomar får sin första kontakt med modellflyget pågår nu som bäst hos ett 40-tal registrerade modellflygklubbar. Som tidigare nämnts är det meningen att modellflygklubbarna skall genomföra liknande kurser varje höst och vår då vädret i regel inte lämpar sig så väl för flygning. Det brukar alltid vara svårt att komma igång med en ny sak och resultatet av denna första kursverksamhet kan därför betraktas som tillfredsställande. Med hänsyn till det goda resultatet som redan kommit till synes torde man kunna räkna med att åtskilligt flera av de över 330 modellflygklubbarna anmäler kursverksamhet till vårsäsongen.

Flera klubbar

har till och med hunnit med en eller två kurser och är i full gång med en ny. Man har gjort den glädjande iakttagelsen att nybörjarna strömmar till kurserna när dessa väl kommit igång. Här är tydligen rätta sättet att säkra nyrekryteringen!

På Skarpnäck

är det luft i luckan på söndagarna. Segelflygarna har gjort sitt för säsongen. Nu är det i stället modellflygarna som tagit fältet i besittning. Från landsvägen ser det ganska lustigt ut med modellflygarna i långa rader utefter startbanorna. Kring var och en puttrar en bensinmotor driven racermodell runt i de långa styrlinorna. Linstyrningen har som vi spådde i våras kommit i gång på allvar. Några av de mera avancerade flygarna har t. o. m. börjat bygga lättare linstyrda modeller för avancerad flygning. Ännu har vi inte sett någon looping men det lär väl inte dröja så länge Amerikanska journalfilmer har lärt ut tekniken. Det är bara rädsan att kvadda motorerna som gör att modellflygarna avancerar med försiktighet.

Importstoppet

har nämligen tills vidare åstadkommit en kännbar begränsning i tillgången på moderna motorer. De trettio motorer som KSAK på sin tid beställde för utdelning till kvalificerade klubbar har kommit till Sverige. Någon importlicens har emellertid inte varit möjlig att erhålla och hela partiet måste tydligen gå tillbaka... Det finns ännu så länge gott om balsa och lagren kommer sannolikt inte att tömmas under de närmaste åren. Däremot är situationen mindre gynnsam i avseende på motorgummit. Några större partier har inte kommit in i landet och utsikterna att fortsätta med G-modellerna synes ytterligt små. Vi får sannolikt helt koncentrera oss på segelmodellerna igen som fallet var under kriget.

Verksamhetslusten

bland klubbarna är åter på uppåtående efter den downperiod som gjorde sig märkbar åren närmast efter kriget. KSAK har vissa planer på att ytterligare stimulera klubbarna till ökad verksamhet genom att arrangera en originell pristävling, där samtliga klubbar under loppet av nästa år tillgodoräknas poäng för gjorda prestationer. En hel del penningpriser planeras för de bästa prestationerna och pristävlingen har lagts upp efter ett system som gör det möjligt även för en relativt liten klubb att genom hög aktivitet placera sig nära toppen.

Konstruktionspristävlingen

har nu i det närmaste slutbehandlats av modellflygkommittén som inte ansåg sig kunna godkänna mer än två av de trettio tävlande modellkonstruktionerna. Båda tillhör klass *S_{int}*. Dessutom har kommittén beslutat undersöka möjligheterna att få ytterligare tre segelmodeller ändrade i vissa avseenden. Går konstruktörerna med på detta kommer även dessa modeller sedermera att föreslås till inköp.
D.

Göteborg

GYNNA och
REKOMMENDERA

Arnolds Conditori

DROTTNINGGAT. 29 Tel. 17 63 62

Halmstad**1:sta klass**

*skrädveri
konfektion
herrekipering*

WENNERHOLMS

TEL. 792

Storgat. 24

● I modern miljö i stadens centrum,
kan Ni njuta av gott kaffe och ut-
sökta konditorivaror.

Konditori Centrum

Telefon 18 94

Brogatan 14

Kalmar**A. CENELL, Cykelverkstad**

Unionsgatan 11

Tel. 25 85

Försäljer ledande cykelmärken, såsom
HERMES, VEGA, REX m. fl.

Utför alla slags cykelreparationer
omsorgsfullt och till facila priser

Esso Bensinstation

Floras Kulle - Kalmar

Föreståndare: Svensson & Carlsson

Fullständig Service Tel. 7 47 Kalmar

Linköping**MARTHALLS**

FLYGDRAKTER, MÖSSOR och BASKER

Marthalls Syndustri A.-B.

Telefon 229 32

Linköping

Luleå

XT 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.

Malmö**FLORINS**

JÄRN-, VERKTYGS- OCH
BOSÄTTNINGSAFFÄR

Södergatan 7

MALMÖ

Tel. Linjevälljare: 207 06, 179 44, 158 55

Bostaden 524 88

Rekommenderas

Norrköping**GUMMICENTRALEN**

Stålmsvägen 22-26. Tel. 268 30, bost. 300 29

REKOMMENDERAS

för noggrant utförande av alla slags

R E P A R A T I O N E R

RITZ HÔTEL

NORR KÖPING

Stadens modernaste hotell

Enkelrum . . . Kr. 5-8

Dubbelrum . . . Kr. 10-12

Radlo i alla rum. Luftskyddsrum. Garage.

Restaurant. Betjäningssavgift.

Nytt — Modernt — Trivsamt — Billigt

Tel. Namnanrop: Hôtel Ritz

Stockholm**H ELEGANTA**

Festklänningar, Brudutstyrlar,
Capes, svarta Kappor och Klän-
ningar uthyras!

FRANSKA MODESALONGEN

»Damernas i glädje och sorg.»

Drottninggatan 51, 1 tr. (vid Epa).

STOCKHOLM. Telefon: 11 98 39.

Obs. Även avdeln. f. uthyrn. av Herrkläder.

GÖR ETT BESÖK HOS

Konditori IWO

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

Öppet kl. 9-22.

Telefon 37 22 03

INGA JOHNSON

KUNGSHOLMS ÅKERIFÖRENING

U. P. A.

EHRENSVÄRDGATAN 1

Tel. 51 06 72, 50 06 47

Utför gat- och byggnadstransporter,
husrivningar och schaktningar

Uppsala

Vi utför körslor av alla slag med ett
flertal Lastbilar

Vänd Eder med förtroende till

S. Almlöfs Åkeri

Nybygget - Uppsala

Tel. 317 35

Tel. 347 35

Östersund

Inlämna Edra kläder och uniformer för
kemisk tvätt och färgning till

**SVEN BRUNNS KEMISKA TVÄTT-
& FÄRGERI**

Östersund — Frösövägen 1. Fabriken

Byvägen 18

Ring 133 00 så hämta vi

Inlämning: Lawes och Sandströms skräd-
deri, I Odensvik: Gustafssons skrädveri,
Brunflovägen 71. På Hornsberg: Frösö
Sybehörsaffär, Hornsgatan 4.

MOTORFORDONSÄGARE:

Vi reparera alla slags bilinstrument



N. LORENTZEN

Prästgatan 61 — Östersund — Tel. 134 64

Repr. för Verkst. A.-B. Haldex, Halmstad

MILITÄRER!

Gör halt när Ni passerar

CAFE 10:an

Östersund.

REKOMMENDERAS.

PÄLSAR

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

Prima nertzar säljes billigt. Rädgör med

KÖRSNÄR ERNST OLSSON

ÖSTERSUND

Gröngatan 51 — Telefon 153 07

Wallentins Eltr. Musikhandel

(Edv. Nilsson)

Kyrkgatan 66 — Telefon 106 72

(Mitt emot Buscentrallen)

ÖSTERSUND

Rekommenderas vid behov av

Instrument o. tillbehör - Skivor - Noter -

Radio - Högtalaranläggningar -

Reparationer utföras

NY REGIM PÅ

Gamla Gästis, Kyrkg. 33

Rumsbeställningar tacksmat på tel. 100 93
Lunch serveras i matsalen varje dag 11-15
Gamla och nya gäster välkomna

God betjäning

Vördsamt Dagmar Rönnlund

ROTOL

Fanjunkare Gösta Brink

Vintervägen 1F
NYKÖPING

GASTURBINPROPELLER

som förbättrar effektiviteten i luftinsugningen till kompressorn

TÄCKTA BLADÖPPNINGAR I SPINNERN

TUNN PROFIL VID ROTEN

ROTOL - en constant speed och flöjelbar propeller som är specialkonstruerad för gasturbiner. Den förbättrade effektiviteten i luftinsugningen till kompressorn har erhållits genom en tunn bladprofil vid roten och de täckta bladöppningarna i spinnern.

Denna propeller har framgångsrikt passerat ett 100-timmars typprov på propellertypaggregatet Bristol Theseus.

ROTOL LIMITED • GLOUCESTER • ENGLAND

Moderbolag: ROLLS ROYCE LTD • BRISTOL AIRCRAFT CO. LTD