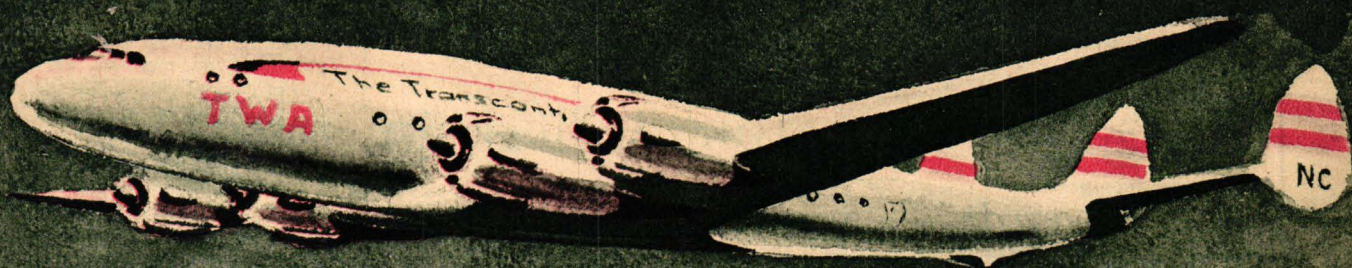


Flyg



Nr 12 • 1945

Pris 60 öre

I Finland Fmk 17:—

I Norge 85 øre

I Danmark 1 kr.

Sony 45



TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET
Officiellt organ för
Kungl. Svenska Aeroklubben
Organ för
Föreningen Värnpliktiga Flygförare
Utkommer varannan torsdag

REDAKTION:

Tegnérsgatan 85, 1 tr. - Stockholm
Tel. 20 33 05
Huvudredaktör och ansvarig utgivare:
Överste W. KLEEN, Tel. 21 02 88.
Verkst. red.: GUNNAR KNUTSSON
Tel. 21 02 46
Andre red.: H. MILLGÅRD, Tel. 21 02 46.
Red.-sekr.: A. WALLIN, Tel. 20 33 05.

ANNONSAVDELNING:

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

EXPEDITION:

Förlagsaktiebolaget FLYGNING
Sveavägen 53 - Stockholm

Postgirokonto: 1111.

Prenumerationspris:

Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—

Fri diskussion i FLYG. Endast redaktionella, oisignerade artiklar är ett uttryck för redaktionens och redaktionskommitténs åsikter. För åsikter, framförda i signerade artiklar svarar författaren.

Ahlén & Åkerlunds Fotogravyranstalt
Stockholm 1945



hedrar
för
värdefullt
stöd

Kardbeslag Fabriks AB, Norrköping.

Linghems Spannmåls AB, Linköping.

John Boklund & Co, Linköping.

Byggmästare Gunnar Högvist

MOLKOM

Telefon 122

Arbetar för Flygvapnet

Införda anbud

VIKTIGARE FLYGFÖRBINDELSER

från den 10 maj 1945—tills vidare

Fr. Göteborg	8.20 t. Luleå*)	11.55D
"	22.20 " Malmö	23.30D
"	8.20 " Stockholm	10.05D
"	8.20 " Sundsvall—Härnösand*)	10.00D
"	8.20 " Visby	12.15D
" Köpenhamn	12.15 " Malmö	11.00D
" Luleå	16.00 " Göteborg	22.05D
"	16.00 " Malmö	23.30D
"	16.00 " Stockholm	10.40D
"	16.00 " Sundsvall—Härnösand	17.45D
"	16.00 " Visby*)	12.15D
" Malmö	7.00 " Göteborg	8.05D
"	8.30 " Köpenhamn	9.45D
"	7.00 " Luleå*)	11.55D
"	7.00 " Stockholm	10.05D
"	7.00 " Sundsvall—Härnösand*)	10.00D
"	7.00 " Visby	12.15D
" Stockholm	20.10 " Göteborg	22.05D
"	8.30 " Luleå	11.55D
"	20.10 " Malmö	23.30D
"	8.30 " Sundsvall—Härnösand	10.00D
"	11.15 " Visby	12.15D
"	14.30 " "	15.30D
" Sundsvall—Härnösand	18.05 " Göteborg	22.05D
"	10.20 " Luleå	11.55D
"	18.05 " Malmö	23.30D
"	18.05 " Stockholm	19.40D
"	18.05 " Visby*)	12.15D
" Visby	16.00 " Göteborg	22.05D
"	16.00 " Luleå*)	11.55D
"	16.00 " Malmö	23.30D
"	12.45 " Stockholm	18.45D
"	16.00 " "	17.00D
"	16.00 " Sundsvall—Härnösand*)	10.00D

Tiderna äro angivna i å resp orter gällande tider.

D = Trafik dagligen.

*) = Ankomst följande dag.

Utan Ansvarsförbindelse!

VPL FF hangflög med J 9 i fjällen

Stigningen 15-20 m/sek
på marschvare

Häromdagen fick FLYG brev från en värnpliktig flygförare, ingenjör Evald Lind, känd bland kolleger som en mycket skicklig jaktflygare — han flyger med matematisk precision. Linds brev till läsekreten innehåller sensationella uppgifter. Mera sådant! »Från FLYG till vpl ff Lind. Kom!»

Om bara termiken är tillräckligt stark kan man segelflyga med en packlåda, hörde jag en gång en ganska stor filosof yttra. Så kraftiga uppvindar är nog tämligen sällsynta men att det finns särdeles starka saker fick jag tillfälle att konstatera då jag en dag var ute i en J 9:a över fjällen söder om Abisko.

Det rädde mycket hård markvind. På låg höjd var det oerhört kytigt och jag var tvungen att dra åt fastbindningsremarna så mycket jag orkade för att inte skalla ut rutorna i kabinhuven. Det knakade och tjongade i kärran och vingarna skrynklade sig märkbart i de värsta kytten.

Under flygningen passerade jag längs lovartsidan av en fjällkam just där hangvinden borde vara som starkast.

Den var stark.

Plötsligt upphörde de våldsamma kytten. Planet lyftes uppåt så att mina kinder antog påsform. Jag sög spaken bakåt och höll sedan hastighetsmätaren konstant på den marschfart som jag haft före inflygningen på hanget. Under de följande kilometrarna kunde jag notera en stigning som enligt variometern uppgick till 15-20 m/sek. Det kändes skönt för en gammal segelflygentusiast!

Tyvärr medgav inte uppdragets art att jag vände och fortsatte med min »hangundersökning». Så mycket blev jag i alla fall övertygad om att ett segelflygplan knappast skulle stått ut med dessa våldsamma påfrestningar någon längre stund, såvida det inte varit byggt med mycket hög säkerhetsfaktor.

Under den gångna vintern har jag ofta sett praktfulla Moazagotmoln över de lappländska fjällen. Den saken är klar att fjällvärlden bjuder på segelflygmöjligheter av hittills oändad omfattning. Dessa möjligheter måste undersökas närmare!

Leverantör av inredningar till
Flygvapnet

SANDVIKENS
MÖBLERINGS
AKTIEBOLAG

SANDVIKEN

Tel. 38 39

Tel. 38 39

FLYG
OCH
BADA

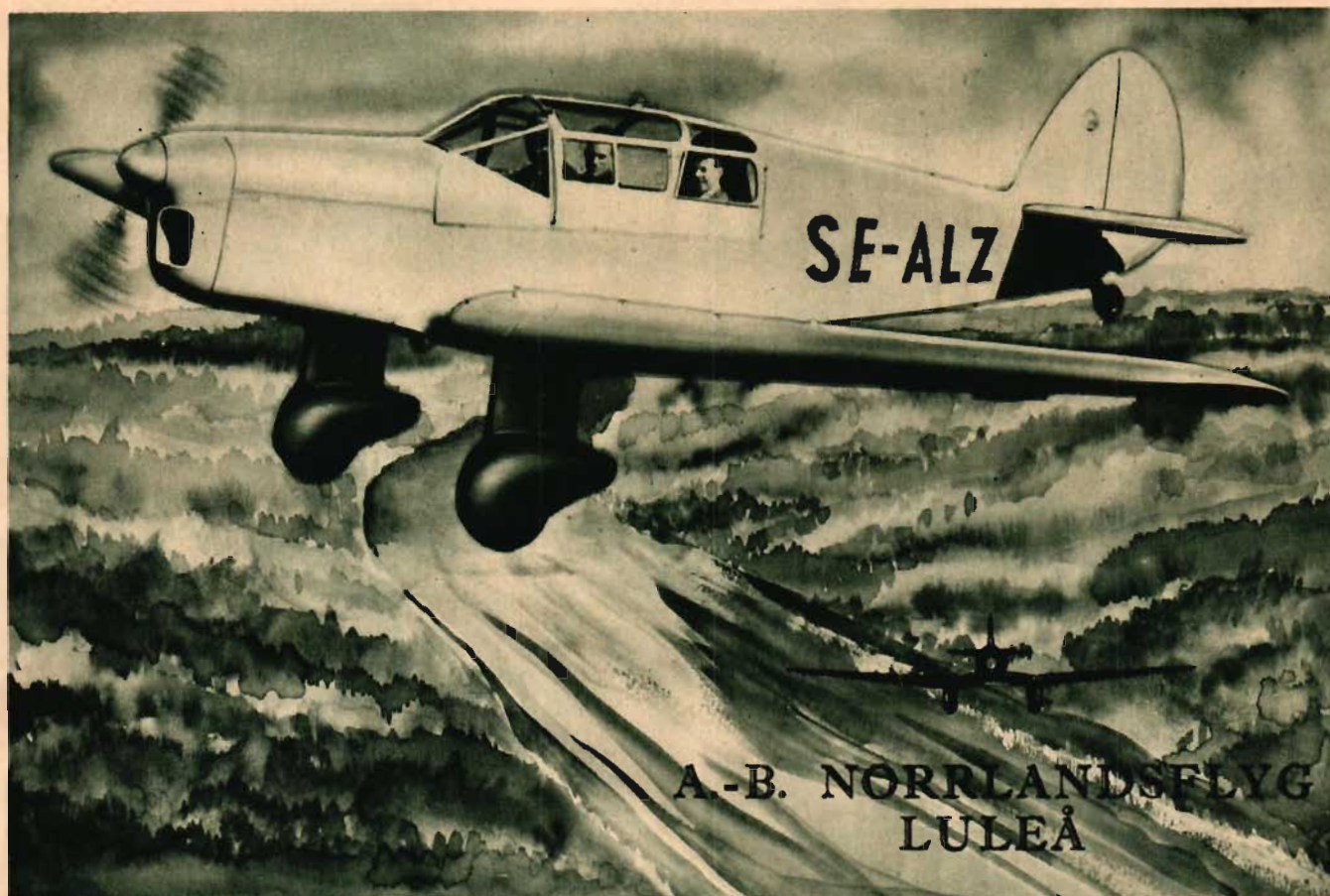
heter Halmstads flygklubbs trevliga broschyr över sommarens segelflygskola. Kombinerad segelflygutbildning med härliga vilstkustbad! Billig inkvartering ordnas genom klubben. Rekvirera broschyren från

HALMSTADS FLYGKLUBB
Segelflygsektionen - Halmstad

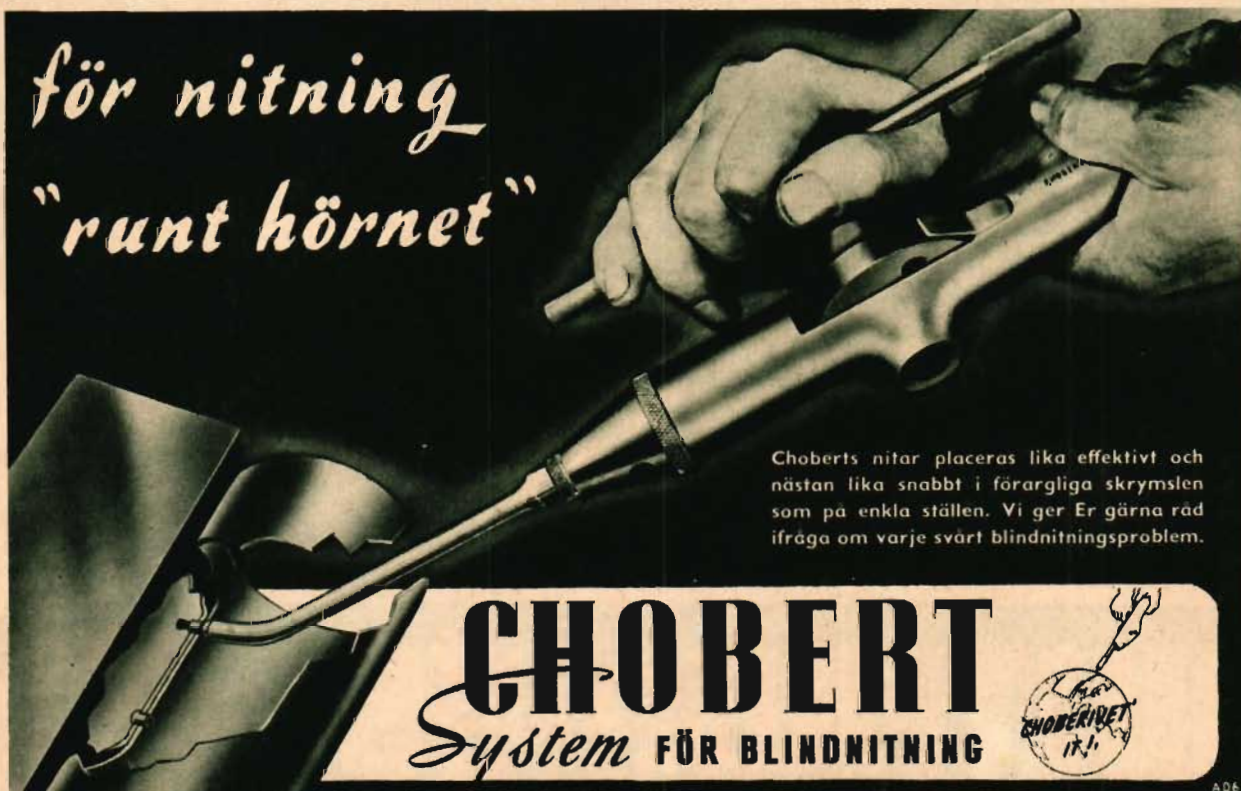
OMSLAGSBILDEN



ger oss denna gång en framtidsbild från Bromma med en av ABA-SILA:s Sky-masters på plattan och en Constellation från Trans Western Air i luften. Tecknare är Georg Svensson.



*för nitning
"runt hörnet"*



Choberts nitar placeras lika effektivt och nästan lika snabbt i förargliga skrymslen som på enkla ställen. Vi ger Er gärna råd ifråga om varje svårt blindnitningsproblem.

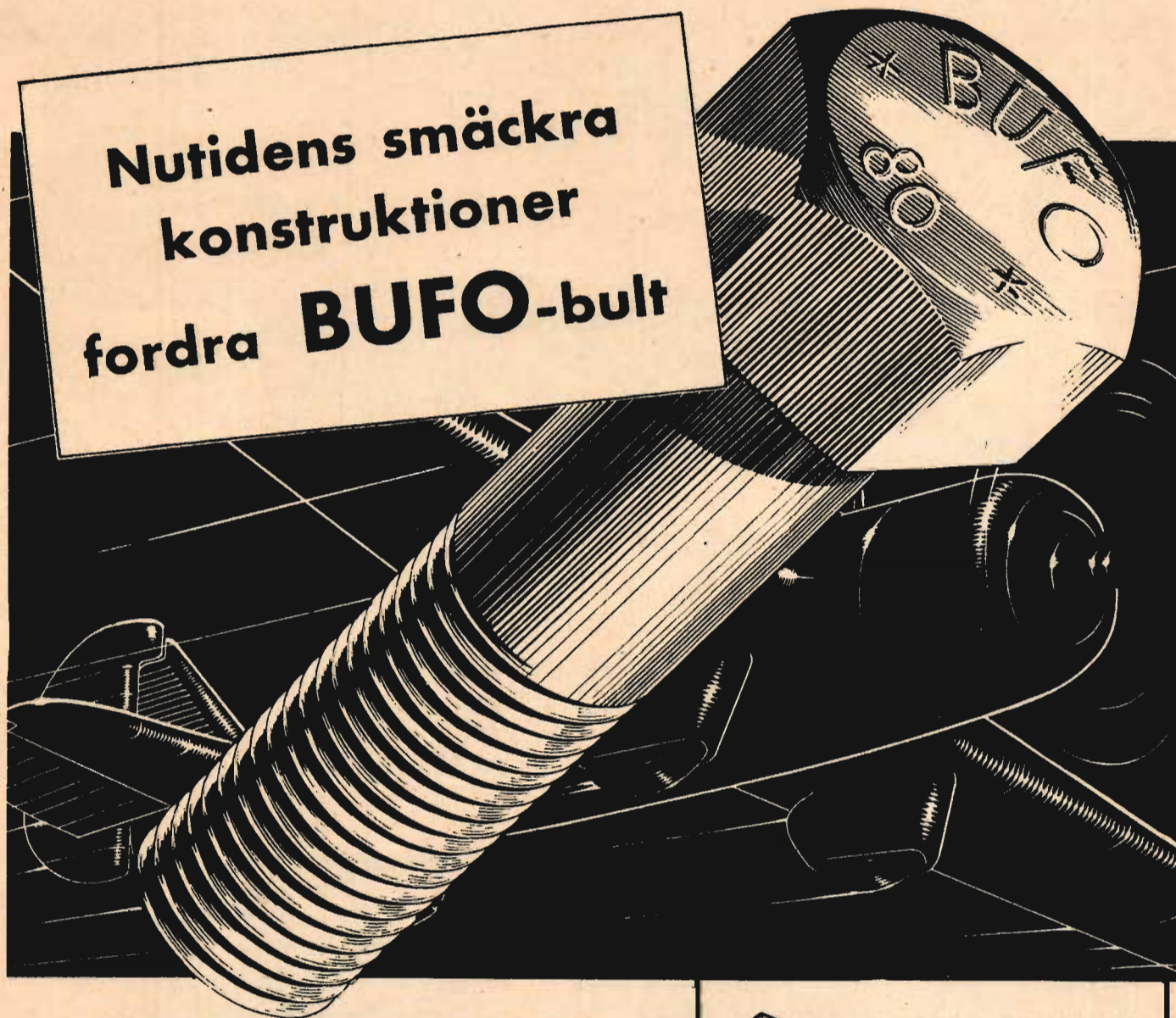
CHOBERT
System FÖR BLINDNITNING



AD6

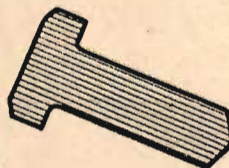
AVIATION DEVELOPMENTS LTD. KINGSBOURNE HOUSE, 229-231 HIGH HOLBORN, LONDON, ENGLAND
Aviation Developments (Canada) Ltd., 152 King Street West, Toronto.
Australian Agents: Robert Bryce & Co. (Pty) Ltd., 518-32 Little Bourke Street, Melbourne C. I. Australia

Nutidens smäckra
konstruktioner
fordra **BUFO-bult**

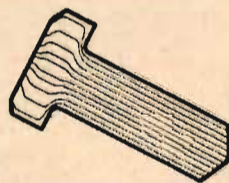


● Vår tids smäckra konstruktioner ställa helt andra krav på bultarna än tidigare. Bultens diameter måste bli mycket mindre men ändå skall bulten tåla samma belastning.

Den kallpressade Bufo-bulten motsvarar den moderne konstruktörens höga krav. Det svenska stålet, våra välbeprövade värmebehandlingsmetoder, våra kunniga arbetare och våra moderna maskiner möjliggöra en bultprodukt som Bufo, vilken med sina överlägsna hållfasthetsegenskaper förenar en ökad precision genom snävre mått-toleranser.



Den schematiska teckningen visar fasernas läge i en svarvad bult. Observera de avskurna faserna i bult huvudet.



Teckningen här bredvid visar hur faserna i Bufo-bulten fortsätta utan avbrott mellan stammen och bultens huvud.

BULTFABRIKS^{A/B}
HALLSTAHAMMAR





NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

W. KLEEN: **K R I G I F R E D**

Mänskligheten bereder sig på övergång från krig till fred. Denna process innesluter så många och stora svårigheter, att man med rätta använder ordet »fredsrustning». De oerhörda krafter som koncentrerats på krigsföringen skall lösas och fördelas. På sätt och vis är det lättare att skapa krigs- än fredsorganisationen, ty den förstnämnda har att ta hänsyn uteslutande till effektiviteten, medan den senare är bunden av ekonomiska lagar.

Övergången blir både svår och lång — många år kommer att förflyta innan den mellanfolkliga samlevnaden återförs i fullt fredliga banor. Ett område där svårigheterna av olika skäl kanske är större än annorstädes är flyget. Krigstidens för fredstid våldsamt överorganiserade flygindustri skall till största delen börja tillverka annat än flygplan och flygmotorer, trafikflyget skall organiseras och utrustas, och sist men icke minst måste de politiska svårigheterna som ännu uppreser sig mot fredsflyget undanröjas.

Vårt svenska flyg intar ingen undantagsställning utan kommer att få vidkännas alla svårigheter som möter uppbyggnadsarbetet. Men det finns inga skäl för oss att förstora de stora svårigheterna. Det enda vi kan göra är att försöka på bästa sätt övervinna dem — i samarbete med andra — efterhand som de inställer sig. Men att se svårigheter där inga finns är att gå väl långt.

Häromdagen stod att läsa i en stor tidning om »bakslag för svenska Atlantflyget» och om »leveransstopp på de nya Douglasplanen». Så länge anledningen härtill sades vara ett led i en allmän amerikansk politik är intet i detta sammanhang att säga därom eller däremot. Men när man sedan talar om »försök att komma åt det neutrala Sverige» har vi all anledning att spetsa öronen, men uteslutande därför att det är svenska iakttagare i USA som »spårar en mera djupliggande orsak bakom Douglasbolagets annullering och tror att aktionen samtidigt söker komma åt Sverige i dess egenskap av neutralt land».

Tanken såsom sådan är orimlig. Den skulle förutsätta att Douglasbolagets ledning först skulle avsluta ett avtal med det svenska bolaget för att sedan upptäcka att Sverige varit neutralt under kriget och på grund härav helt sonika bryta avtalet. Det är en direkt förolämpning mot Douglasbolaget att framkasta en

sådan misstanke, vars orimlighet genast faller i ögonen. Det går inte till så bland hederligt folk i civiliserade länder.

Förklaringen till att »svenska iakttagare» fått denna misstanke är att det finns — mirabile dictu — en hel del svenskar som går omkring hemma och borta och liksom skäms för att deras land lyckats vidmakthålla sin neutralitet. Det vore lyckligt om denna förvända skamkänsla vädrades ut omedelbart och i ett sammanhang.

Det är ingenting att skämmas för att vårt land icke anfallits av tyskarna. Snarare kan vi vara stolta över att vi skött vår politik och våra rustningar så att tysken icke ansett det vara en fördel att anfälla oss. De mångomskrikna eftergifter vi gjort i ett tidigt skede av kriget har varit till fördel för oss och icke till nackdel för någon annan. Att det sedan ljugs en hel del om eftergifter som aldrig gjorts behöver vi inte bry oss om. Vi bör i stället tala om de av tyskarna fodrade eftergifterna som vi vägrat gå med på. I all saktmodighet kan vi ju också ha skäl att erinra en och annan belackare om att Sverige icke gått så långt i eftergifter att det slutit förbund med Tyskland.

Vi kan vara övertygade om att förståndigt folk i de krigförande länderna inte har en tanke på att ställa Sverige i någon skamvrå. Vi kan också vara lika övertygade om att ledningen för världens största flygindustrier består av förståndigt folk. Och dessutom hederligt folk. Vi skall noga akta oss för att förödmjuka oss själva, men vi skall vara lika aktsamma gentemot våra vänner. Det är för dem förödmjukande om vi beskyller dem för en kombination av trängsynthet, dumhet och ohederlighet.

Naturligtvis berodde just ifrågavarande fall på missförstånd från början till slut. Den utsända dementin var nästan onödig. Saken kan dock ha gjort sin nytta genom att lära folk att inte tro de dummaste rykten. Amerikanerna har sina svårigheter att övervinna liksom vi har våra. I den mån de är gemensamma skall vi försöka att övervinna dem gemensamt. I andra fall måste vi förstå svårigheterna utan att spåra dunkla makters spel bakom dem.

Nu skall vi ha fred åtminstone på vår sida av jordklotet. Men icke krig i fred, allra minst något andligt krypskytte vänner och bröder emellan.

Vår vinst —
Er vinst!



Vi teckna även
båt- och luftfärdsförsäkring.

Ökar mest!

Av samtliga svenska automobilförsäkringsbolag visade TRAFIK under år 1943 största premieökningen. TRAFIK har vunnit det goda resultatet tack vare låga premier och god skadeservice. Detta har skapat popularitet och förtroende.

FÖRSÄKRINGSBOLAGET
TRAFIK

KUNGSGATAN 9, STOCKHOLM. Tel. 23 21 20



Som att rida PÅ EN DAMMSUGARE

Efter min första flygning med den tvåmotoriga Bell »Airacomet» var jag övertygad om att reaktionsprincipen innebär det största flygtekniska framsteget på de senaste tio åren. Dess möjligheter är nästan obegränsade. Konstruktionen och verknings sättet har sådan enastående enkelhet att framsynta män i flygindustrin drömmer om den dag då reaktionen skall bli svaret på efterkrigskraven på ett billigt och säkert familjeflygplan med mera stil och kläm än den omreklamerade helikoptern.

Så överförtjusta ord skriver chefprovflygaren major Charles M. Fischer vid Air Technical Service Command i en artikel i den amerikanska tidskriften »Flying».

Låt mig skildra min första flygning med »Airacomet», skriver han vidare. Jag kände mig som en häxa, ridande grensle på en dammsugare i stället för en kvast. Sedan jag klättrat in i kabinen slog jag på batterikontakten och därpå boostpumpen. Så tryckte jag på startknappen och efter så där en 15 sekunder öppnade jag bränslekranarna. Med ett dovt »poof» — som när man sätter en tändsticka till en gasspis — futtade det eld i aggregatet. Jag provade gasreglaget. Accelerationen var inte precis blixtsnabb men stadig och pålitlig.

Under taxningen — detta uttryck passar särskilt bra när det gäller »Airacomet» med dess taxlåga landställsben (reds. anm.) — bort över fältet hade jag god tid att imponeras av det ringa antalet instrument och reglage framför mig. Jag placerade ena handen på instrumentpanelen — den var stilla och död, inte en vibration. Jag kopplade till instrumentpanelvibratören — en sådan måste man ha för att instrumenten skall fungera.

Jag lät planet taxa i cirklar vid fältgränsen — inte för att värma motorerna, ty de är färdiga för start nästan omedelbart, men för att vänja mig vid kärran. Aggregaten susade svagt svirrande som ett tåg i fjärran. Jag talade i min radio om för kontrolltornet att det var klart för start.

Lättningen skedde med samma fart och efter ungefär samma sträcka som hos ett vanligt flygplan av samma storlek. Men

jag måste tillstå att jag hade en känsla av att planet inte skulle lämna marken, ty det var något jag saknade: mäktigt oväsen som ett hörbart uttryckt för ansträngd motorkraft.

Så var vi i luften, min maskin och jag. Stigningen var stadig och ju högre jag steg desto mindre gas behövdes för att planet skulle hålla sin hastighet. På stor höjd får man alltså god bränsleekonomi gratis. Därför bör man under krig, då det är ett livsvillkor att spara på bränslet, flyga på stor höjd så ofta det går.

I övrigt uppträdde »Airacomet» normalt i luften. Inga rolltendenser till höger eller vänster. Kärran flög så jämnt och mjukt att det kändes som om den rörde sig framåt med snigelfart. Jag förnam ingen kraft darra i planet. För en karl som flugit tu-

En provflygare berättar hur
det känns att flyga det
berömda reaktionsplanet

Bell P-59A

”AIRACOMET”

sentals timmar i alla möjliga flygplantyper — från de minsta skolplan till de största bombplan — var sensationen nästan spöklik.

Eftersom det tar några sekunder för aggregaten att accelerera måste man vara särskilt försiktig i landningen. Det är ju farligt att komma in för kort utan att ha chans att bums dra på och kvickt lyfta planet in på säker mark. Jag klarade emellertid landningen utan sådant trubbel.

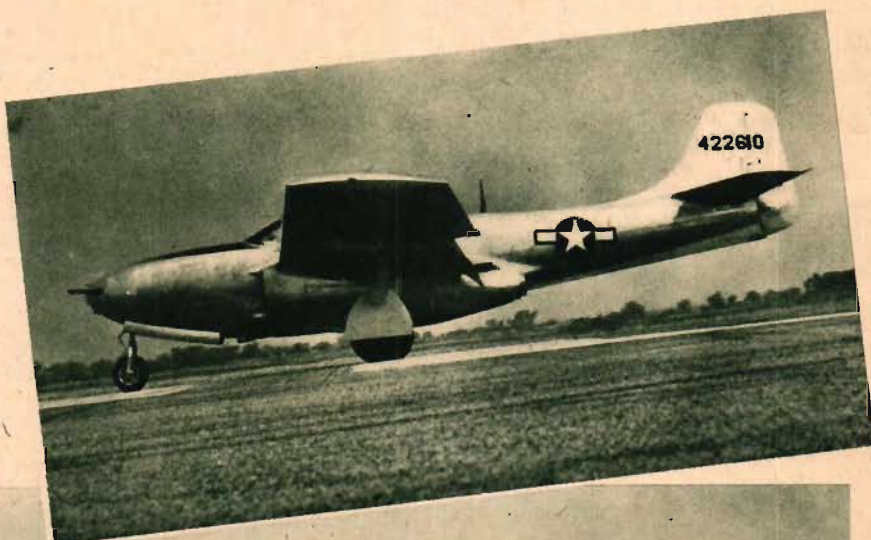
När jag steg ur kärran hälsade mig min vän kapten Tucker med:

— Hur tycker du om reaktionsåket?

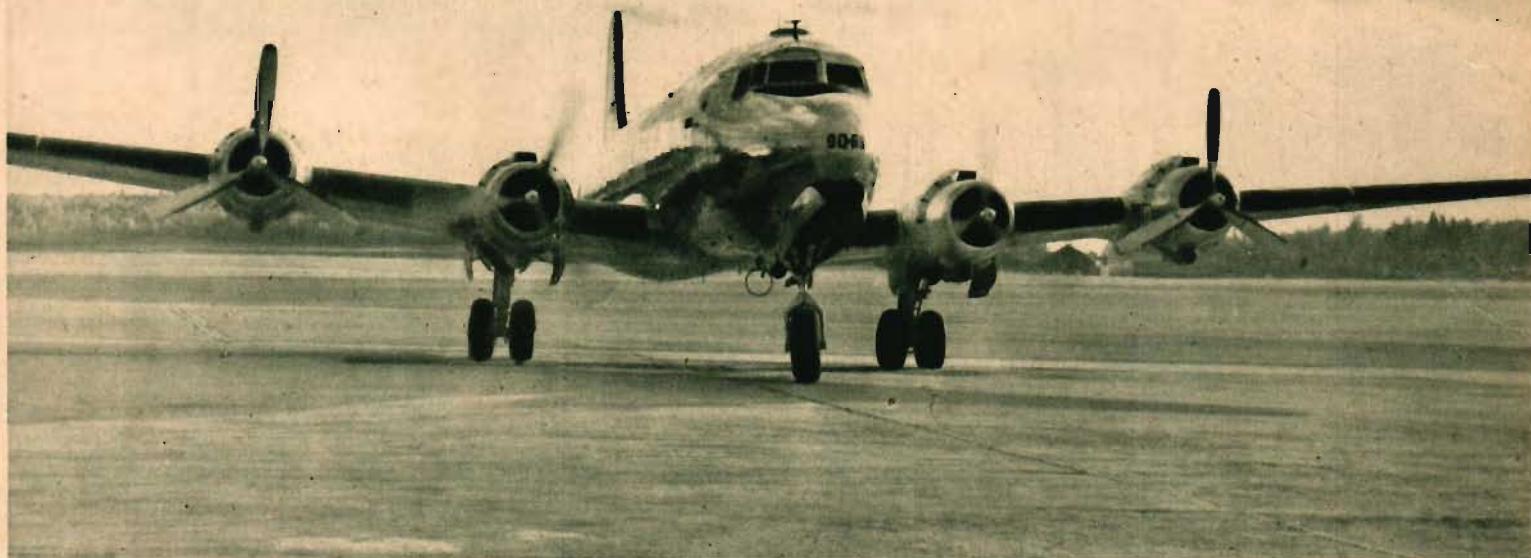
— Det är inte likt något annat, svarade jag. Jag kände det som om jag spakade ett segelplan som sköts fram genom luften av tusen spökvindar.

Författaren gör slutligen följande kommentarer: De rörliga delarna i aggregaten roterar endast och man slipper effektivförlusten med kolvar som går fram och tillbaka ideligen. Inga propellrar verkar som kraftiga bromsar mot luftströmmen kring kroppen. Det behövs inget kylsystem, ty motorernas upphettning utnyttjas helt och hållet och är ingen besvärlig »biprodukt». Inga störningar i radion emedan det inte finns några tändstift eller annat som kan alstra elektriska gnistor.

Ja, reaktionsdrift är verkligen en prima uppfinning, det är tydligt. P. M.



Över rubriken ses »Airacomet» i luften. — Här t h överst står planet klart för start på provflygningsskolor vid Muroc i Kalifornien. — Nedre bilden: Minuterna före en stratosfärflygning.



NÄR SILAS DC-4:OR KOMMER vet man ännu inte men det statliga Douglasskeppet har i alla fall blivit en välbekant gäst på Bromma 1 och med att American Air Transport Command inlett flygtrafiken mellan Sverige och USA. Här ovan ses en av ATC:s silverglänsande C-54:or.

SILA startar på USA den 15 juni

DIR. PER A. NORLIN ÅTER HEMMA FRÅN KUBA – STORBELÅTEN

Jag är helt enkelt storbelåten med mitt amerikanska besök denna gång, säger SILA-chefen *Per A. Norlin* vid en specialintervju för FLYG efter hemkomsten till Stockholm. Jag har i USA mött samma sympati för våra önskemål och vårt materielbehov som förra gången och allt prat om att vi på något sätt skulle bestraffas för »otillräckligt tillmötesgående under kriget» är så långt från sanningen som tänkas kan. Varken Douglas-bolaget eller vi i SILA känner f. ö. till att det ens diskuterats, att kontraktet om leverans av de beställda DC-4:orna skulle sägas upp. Sedan är det en annan sak när vi får dem. Det är nämligen inte Douglas-firman, som bestämmer den saken, utan State Department och War Department i Washington och leveranstiden blir naturligtvis beroende på det amerikanska behovet av transportmateriel för att fullfölja krigsansträngningarna mot Japan. Av de tio »svenska» DC-4:orna skall förresten det danska DDL ha tre stycken.

Alldeles speciellt glädjande är den absoluta enighet, byggd på hundra procentigt förtroende och fullständigt samarbete, som de nordiska representanterna visade under IATA-konferensen i Havanna, fortsätter dir Norlin. Vi nordiska länder är ju för små för att kunna konkurrera även sinst emellan och på Kuba hade vi som sagt var heller inte den minsta svårighet att komma överens i alla frågor.

Av de 42 aktiva medlemmarna i den nya IATA (International Air Traffic Association) är fem stycken nordiska. Från Sverige Aerotransport och SILA, från Norge det nya statliga bolaget Norwegian Air Transport, direkt underställt Statens Luftfartsstyrelse, samt DNL och från Dan-

mark DDL. Det statliga norska bolaget kommer att omhänderta all norsk flygtrafik tills stortinget fastställt den kommande norska luftfartspolitik. Vi fem höll som sagt var hela tiden intimt ihop under Havannakonferensen och det är ingen tvekan om att alla tidigare eventuella meningskiljaktigheter nu är ur världen.

SILA startar 15 juni

Beträffande SILA:s Atlanttrafik, så ligger det just nu så till att vi beräknar kunna göra den första provflygningen till USA någon av dagarna 15—20 juni. Sammanlagt kommer vi antagligen att göra fem provflygningar, innan den reguljära kurirtrafiken kan öppnas. Jag är mycket angelägen om att påpeka, att det är fråga om kurirtrafik med rent militära eller diplomatiska förutsättningar och inte reguljär fredstrafik i dess gamla bemärkelse. All internationell lufttrafik nu har kurirkaraktär förresten — det gäller således även ABA:s flygningar på England, Paris, Oslo etc. Chef för den transatlantiska linjen blir *Marshall Lindholm*.

För att återgå till IATA-mötet i Havanna, fortsätter dir Norlin, så diskuterades denna gång endast organisatoriska frågor och inte alls några arbetsfrågor. Det är dock klart, att konferensen lade grunden för ett nytt gott samarbete mellan flygbolagen på den gamla IATA:s grund.

I Havanna tillsattes också 9 av de blivande medlemmarna i IATA:s exekutivkommitté, till vars sekreterare mr *Tombs*, Kanada, utsetts. IATA har också öppnat ett kontor i Montreal. Där blir det ett nytt möte i höst och då skall de återstående 4 medlemmarna tillsättas. Bl. a. finns

plats reserverad för Ryssland, som inte var representerat på Kuba. Då skall också utses en generaldirektör för IATA samt organiseras s. k. Regional Branch Offices för olika världsdelar, där frågor av icke världsomfattande betydelse skall avgöras. Slutligen skall utses trafikkommitté, juridisk kommitté, teknisk kommitté och postkommitté. Som förberedelse till trafikkommitténs arbete tillsattes f. ö. redan i Havanna en rådgivande kommitté med bl. a. ABA:s trafikchef *Torsten Söderqvist* som medlem och med uppdrag att dra upp riktlinjerna för trafikkommitténs arbete. Det blir närmast denna kommitté som kommer att diskutera taxefrågorna.

De nuvarande medlemmarna i IATA:s exekutivkommitté är: *John Slater*, USA, chairman i American Export Air Lines, *John Cooper*, USA, vice president i Pan American Airways, *Dantas*, Brasilien, *McCrindle*, Storbritannien, *Briend*, Frankrike, *Plessman*, Holland, *Cambridge*, Indien, *Hudson-Fysh*, Australien, och *Norlin*, Sverige. Exekutivkommitténs nästa sammanträde blir i Paris den 30 juli. Inträdesavgifterna i IATA är 2000 dollar för aktiva och 500 dollar för passiva medlemmar.

USA:s luftfartspolitik

Om några veckor skulle jag tro, att man litet bättre än nu kan överblicka världsflygtrafiken, säger dir Norlin till slut. Då torde nämligen den amerikanska luftfartspolitik vara fastställd och då blir det också klart, om det skall bli ett eller flera interkontinentala flygtrafikföretag samt i det senare fallet också vilka bolag, som kommer att få flyga vart. G. K.

FLYG har fått tillstånd att publicera den första autentiska skildringen av intermezzot utanför Window i maj 1944, då en svensk S 16 sköts ned av tyska jaktplan. Föraren, vpl ff Jens Reimann, berättar här nedan.

Söndagen den 14 maj 1944 startade jag med en S 16 för att utföra en neutralitetsflygning i östra delen av Östersjön. Jag tjänstgjorde som förare och besättningen i övrigt bestod av löjtnant E. G. A. Eriksson flygspanare, korporal P. J. Ringström flygsignalist och flygskytten K. B. Karlsson. Vi följde baltiska kusten norrut ett stycke utanför tremilsgränsen. Då vi befann oss sydväst Window fick jag plötsligt syn på spårlyus alldeles under flygkroppen och kommande rakt bakifrån upp-

luckan och hamnade ute i vattnet ungefär 15 meter från flygplanet.

Varken Eriksson eller jag var fastbundna och vid landningsstöten vrickade Eriksson ena tummen och jag slog pannan i taket så att den blödde kraftigt. Då flygplanet stannat och Eriksson och jag upptäckte, att vi fortfarande levde och kunde röra oss klättrade vi upp genom tackluckorna och ut på vingen. Vid landningen kom det in så mycket vatten genom takluckorna, att elden slocknade.

TYSK JAKT SKÖT

ifrån. Instinktivt svängde jag höger inåt land och steg samtidigt en aning. När jag vände mig bakåt såg jag, att det redan börjat brinna inuti flygkroppen alldeles framför signalistplatsen. Karlsson försökte släcka elden med en handsläckare men bensin rann ut från den ena träffade extratanken och eldsläckaren förslog inte långt.

Det stod snart klart för oss, att vi skulle bli tvungna att göra en nödlandning på havet. Vi befann oss c:a 13—14 km ute till havs och hade ingen chans att hinna in till land, innan hela flygplanet var övertänt. Jag satte i alla fall kurs mot land samtidigt som jag tryckte kraftigt för att snarast komma ned till vattnet. Under tiden kuperade jag motorerna, stängde bensinkranarna och kastade takluckorna.

Karlsson tömde eldsläckaren mot elden men det hade inte den minsta effekt. Då han skulle sätta på sig sin bröstfallskärm råkade han i hastigheten dra i utlösningshandtaget så att skärmen utvecklade sig över hela reglagebocken. Elden spred sig hastigt framåt och då vi närmade oss vattenytan brann det så kraftigt, att vi inte kunde se från förarplatsen till signalistplatsen. För att få lite frisk luft ställde sig Karlsson med huvudet ut genom högra takluckan och det blev troligen hans räddning.

Vid landningen, som skedde i medvind och med indragna landningsställ och vingklaffar flög han nämligen ut genom tak-

Då vi tittade upp i luften fick vi se två Messerschmitt Me 109 svänga en lov bort mot oss och sedan försvinna söderut utan att ta någon notis om oss.

Var fanns Ringström?

Vår första tanke, när vi kommit ut på vingen, gällde Ringström. Fanns han kvar på sin plats och levde han fortfarande? Jag hoppade in genom dörren till signalistplatsen för att leta efter honom. Han syntes emellertid ingenstans i flygplanet.

Då tittade jag efter gummibåten och fann den flytande inne i planet framme på skyttplatsen. Eriksson och jag hjälptes åt att lyfta ut båten genom ena takluckan. Stående på vingen blåste vi upp den och satte ut den. Vi försökte paddla bort från flygplanet men lyckades inte först, ty drivankaret hade fastnat någonstans i flygplanet. Så småningom kom vi i alla fall loss och när vi hunnit c:a 10 m från karran försvann den i djupet.

Nu började vi paddla åt det håll Karlsson drevit och efter en stund hittade vi honom och drog upp honom i gummibåten. Sedan vi förgäves letat också efter Ringström började vi paddla mot land, som syntes mot horisonten i öster. För övrigt låg havet öde och tomt men efter en halvtimme fick vi syn på en ångare, som gick utmed kusten.

Då den kommit närmare signalerade vi med hjälp av lyspistol och efter en stund upptäckte den oss och styrde ner mot oss. Det visade sig vara en tysk ångare och då vi blivit uppdragna fick vi byta kläder i maskinrummet och våra blesyrer blev omsedda.

Vi talade ögonblickligen om för kaptenen, att vi var svenskar, nedskjutna av tyska jaktplan och att vi saknade en kamrat. Kaptenen lät ångaren gå runt och vi sökte vid olycksplatsen ända tills det blivit

Två tyska Me 109 sköt den svenska S 16 i brand. Elden spred sig hastigt och enda chansen var att försöka en landning på havet.



Spanare ljt E. G. A. Eriksson.



Förrare vpl ff J. Reimann.



Signallisten P. J. Ringström.



Flygskytten K. B. Karlsson.

NED SVENSKT SPANINGSPLAN

mörkt. Sedan satte vi kurs på Windau, som var närmaste hamn, och där sattes vi i land efter att vi fått tillbaka våra uniformer, som nu torkat.

I Windau blev vi mottagna av en tysk underofficer, som med dragen pistol led-sagade oss till kommandanten. Karlsson hade tappat ena skon och haltade därför genom gatorna i Windau i strumplåsten. Då vi kom in till kommandanten, en kapten, tittade denne först bistert på oss och frågade, vad vi var för landsmän. Då han fick veta, att vi var svenskar blev han mycket vänlig och bjöd oss in till sitt privata mottagningsrum och ringde efter militärläkare och sjukvårdare, som såg om våra sår, och sedan kom några flygofficerare och hälsade på oss trots att klockan var över 2-på natten.

Ringström hoppade brinnande

Vi fick sedermera höra, att de jaktflygare, som skjutit ned oss, tagit oss för rys-sar och att de sett Ringström hoppa med brinnande kläder, utan att fallskärmen vecklade ut sig.

På måndagsmorgonen åt vi frukost på kommandanturen men lunchen fick vi inta på ett soldatställe, som låg på en annan plats i staden. Här fick vi även tillstånd att få höra de svenska förmiddagsnyheterna i radio. Då fick vi höra, att vi var saknade och förstod att de svenska myndigheterna tydligen ännu inte hade fått något meddelande om vår räddning. Vi fick även höra eftermiddagsnyheterna och då visste man, att vi var räddade. Men vi fick samtidigt höra den dystra nyheten att ännu ett flyg-plan ur vår division försvunnit med 4 man. Vi misstänkte, att det varit ute och letat efter oss och att det möjligen också blivit nedskjutet. Vi frågade kommandanten, om

han kände till något om detta, men han på-stod sig inte veta något härom. Senare på måndagskvällen blev vi presenterade för en ung flygofficer, som sade sig fått order att ledsaga oss ut ur Tyskland.

Tyskarna fruktade flykt

Han meddelade, att vi skulle få flyga till Königsberg via Riga och tidigt på tisdags-morgonen blev vi mycket riktigt skjutsade ut till ett flygfält, där två stycken Fieseler Storch stod och väntade på oss. Jag fick ta plats i den ena med vår följeofficer bakom mig och föraren framför mig under det att Karlsson och Eriksson fick åka till-sammans i det andra flygplanet.

Tyskarna fruktade, att om Karlsson el-ler Eriksson och jag, som ju är förarut-bildad, placerades tillsammans, kanske vi skulle lägga beslag på flygplanet och flyga över till Sverige. Nu fick jag sitta med en ksp-pistol i ryggen och då kände de sig säkra.

I Riga fick vi vänta någon timme innan resan fortsattes till Königsberg med en Ju 52. Till Königsberg anlände vi vid middagstiden och sedan beslöt vi att vänta där till kvällen och sedan ta nattåget till Berlin för att slippa övernatta där. Tisda-gen fördrev vi med att ströva omkring i Königsberg och tittade på dess sevärdhe-ter. Vidare var vi inne på ett sjukställe, där Karlsson fick sina handlovar omlagda. Han hade nämligen bränt sig rätt illa vid sina försök att släcka elden i flygplanet.

Dystra tyskar i Berlin

Klockan 8 på kvällen kom tåget, som skulle föra oss vidare till Berlin. Det vi-sade sig vara ett tåg, som kom direkt från ostfronten och var fullpackat med soldater

på permission. Vi fick emellertid så små-ningom plats mellan några officerare. På morgonen därpå närmade vi oss Berlin och då trängdes alla vid fönstren för att se vad som fanns kvar efter de allierades flyg-bomber. Det var alldeles dödstyst i hela tåget, när vi sakta åkte förbi den ena ruin-högen efter den andra. Det fanns knappast ett oskadat hus utmed järnvägen.

Så småningom kom vi emellertid fram och vi satte oss omedelbart på Ubahn och åkte till en annan station varifrån vi sedan fortsatte till Warnemünde. På tåget mellan Berlin—Warnemünde fick vi en egen för-staklasskupé. Vid stationen i Warnemünde blev vi avhämtade med en bil, som förde oss ut till der Fliegerhorst, dvs flygskolan. Där blev vi installerade i officershemmet och fick var sitt rum att disponera. På onsdagskvällen fick vi sedan låna en bil med chaufför, som körde oss in till Ro-stock, där det fanns en svensk vicekonsul. För honom talade vi om hur det hela låg till och han lovade hjälpa oss så mycket han kunde, så att vi snarast möjligt kunde få fortsätta till Sverige via Danmark.

Ideliga flyglarm

Sedan blev det ett tröstlöst väntande på utresetillstånd från OKL, dvs Oberkom-mando der Luftwaffe. Det drog ut på ti-den och en vecka efter det vi blivit ned-skjutna blev Eriksson sjuk och inlagd på flygskolans sjukhus för observation, då man misstänkte, att han fått difteri. I sam-ma veva fick vi meddelande om att Karls-son och jag skulle resa hem i förväg. Just då vi stod klara att resa kom emellertid kontraorder och vi måste fortsätta att vän-ta på utresetillståndet. Dagarna fördrev vi med att spela schack och lyssna på radio och

(Forts. på sid. 30.)

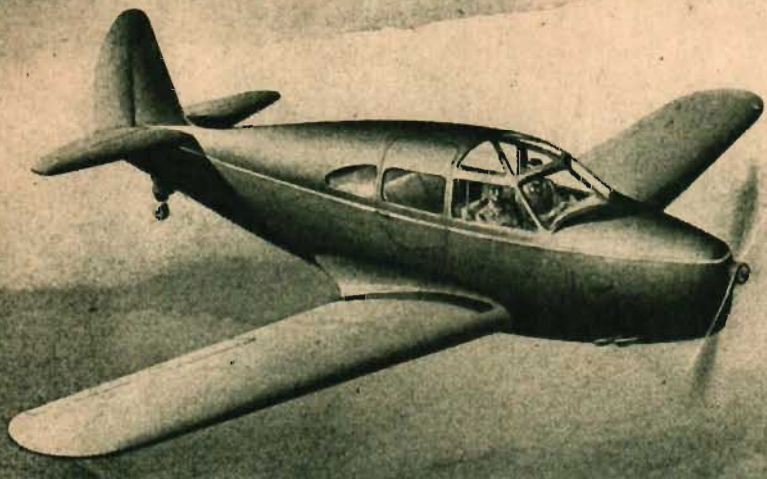
Vi satte ut gummibåten och försökte paddla i väg, men drivankaret hade fastnat någonstans i flygplanet.



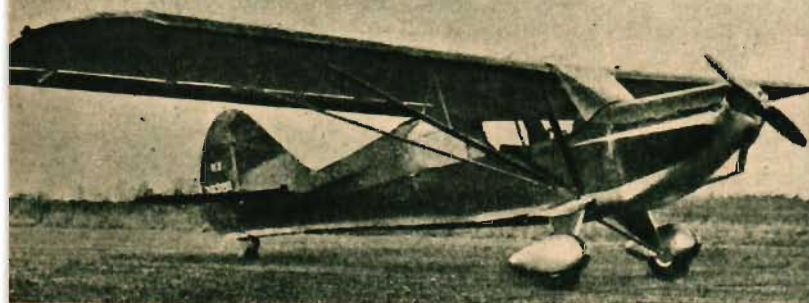
FOLKFLYGNITT

från
USA

Den amerikanska flygindustrin arbetar f n intensivt för att få fram lämpliga efterkrigstyper av folkflygplan. På denna sida presenteras fem nya typer från lika många firmor.



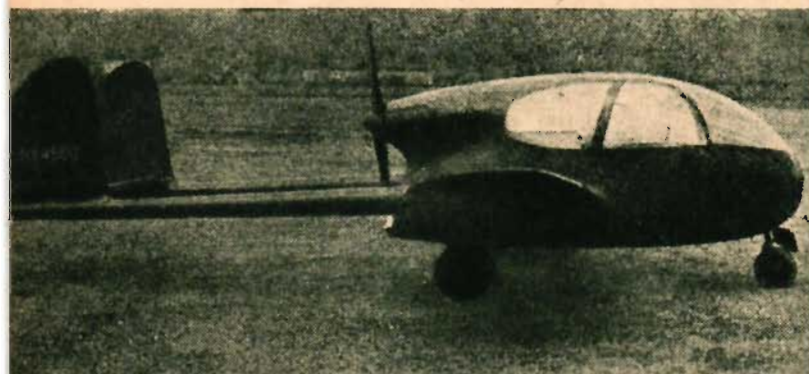
Fairchild M-84, elegant 4-5-sitsigt familjflygplan med 175 hk motor.



Taylorcraft 15, 4-5-sitsare i den gamla vanliga stilen med 125 hk motor. Klassificeras enligt amerikanska uppgifter som experimenttyp. Pris c:a 4.000 dollar.

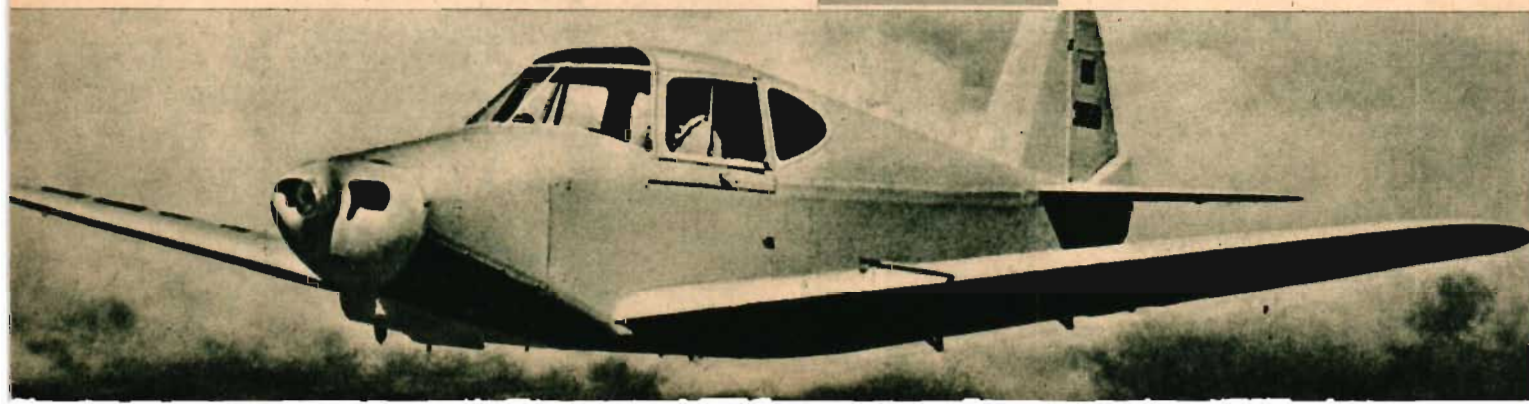


Johnson »Rocket 185», fyrsitsig trehjulig med 185 hk motor och automatiskt variabel träpropeller. Pris c:a 5.000 dollar fullt utrustad.



Piper »Skycoupe» (t v), tvåsitsig experimenttyp med skjutande 113 hk motor, två stjärtbommar och nosställ.

Aeronca »Arrows» (nedan), experimenttyp med 90 hk motor.



FAIRCHILD M-84 är ett lågvingat, fyrsitsigt — på kortare sträckor femsitsigt — familjflygplan från Fairchild Aircraft och det är närmast erfarenheterna från bygget av firmans övningsplan PT-19 »Cornell» som här utnyttjats. M-84:an skall seriebyggas så snart materialtillgången blir »fredlig» igen. Planet, som har en 175 hk motor, beräknas bli lättfluget med låg landningshastighet och mycket goda sikt-förhållanden. Data och prestanda torde förbli hemliga tills prototypen flugits.

TAYLORCRAFT 15, som omnämndes redan i FLYG nr 7/45, är Taylorcraft Aviations första 4-5-sitsare. Planetets yttre är överraskande konventionellt och går helt i stil med firmans tidigare typer. Motorn är på 125 hk. Kabinen har två dörrar, vingen slots och slottade klaffar. Spännvidd 11,12 m, längd 7,01 m, höjd 2,21 m, vingyta 17,65 m², normalt bränslefförbehåll c:a 90 liter, tomvikt 585 kg, flygvikt 965 kg, maxhastighet 200 km/t vid 2 550 varv/min, marschhastighet 168 km/t vid 2 300 v/min, landningshastighet 65 km/t. Flygtiden kan med extratank bli 5½ tim. I standardutrustningen ingår elektrisk starter, generator och radio. Pris c:a 4 000 dollar.

JOHNSON »ROCKET 185» är ett lågvingat, fyrsitsigt familjflygplan med trehjulstätt. Tillverkare: Rocket Aircraft Sales Co. Planet har 185 hk motor. Data och beräknade prestanda: spännvidd 9,39 m, längd 6,56 m, höjd 2,64 m, vingyta 13,19 m², tomvikt 665 kg, flygvikt 1 009 kg, flygsträcka 1 415 km, marschhastighet 296 km/t, landningshastighet 90 km/t, vingbelastning c:a 74 kg/m². Johnson »Rocket 185» har hydrauliskt drivet landställ och automatiskt variabel träpropeller samt radiomottagare och -sändare.

PIPER »SKYCOUPE» är ett tvåsitsigt experimentflygplan, konstruerat och byggt vid Piper Aircraft i Lock Haven, Penna. Motorn, en Franklin på 113 hk, har skjutande propeller, som nertill vispar mellan två stjärtbommar. Det låga landstället är trehjuligt. Spännvidd 9,14 m, maxhastighet 176 km/t (bättre borde Piper kunna...) och flygsträcka 850 km.

AERONCA »ARROW» är en experimenttyp från Aeronca Aircraft — troligen tvåsitsig eftersom motorn är på 90 hk. Det sägs att planet är billigt i inköp och ekonomiskt i drift. Spännvidd 9,14 m, längd 6,40 m, maxhastighet 217 km/t, marschhastighet 200 km/t.

Första KZ-III smugglades "under jorden" till Sverige

Skandinavisk Aero Industri slingrade sig undan tyskarnas "beställningar"

Nu när Danmark åter är fritt kan det berättas om hur det under kriget lyckades den danska sportflygplanfabriken Skandinavisk Aero Industri A/S att inte endast fortsätta sin rent danska verksamhet utan även att skapa nya konstruktioner samt göra allt klart att möta det väntade fredsbehovet av civila flygplan.

Ockupationen av Danmark i april 1940 satte stopp för bolagets flygplantillverkning. Några övningsplan, som höll på att byggas för marinens flygvapen, var nästan färdiga men kom aldrig upp i luften och även produktionen av civila flygplan upphörde. För att sysselsätta fabriken anställda övergick man till andra tillverkningar, t ex vind-elverk med upp till 24 m propellerdiameter, elcyklar och smalfilmprojektorer, allt av egen konstruktion.

Halvårsleverans tog två år

Men länge fick man inte vara i fred. Snart kom en rad »hänvändelser» från tyskarna, som ville ha fabriken — som då låg i Aalborg — att reparera flygplan och motorer. Först lyckades fabriksledningen avvisa dessa försök men en dag på sommaren 1940 fick man besök av några tyska officerare, som gav order om att fabriken skulle tillverka reservdelar till några äldre tyska skolflygplan. För att inte riskera att tyskarna skulle överta fabriken och själva driva den var man tvungen att åta sig fabrikationen av reservdelar som tyskarna skulle leverera material till. Delarna skulle levereras om sex månader men det kom att dröja över två år — och då användes inte längre de flygplan som reservdelarna skulle användas till...

Efter detta lyckades fabriken slippa ytterligare beställningar trots upprepade hänvändelser från tysk sida. För säkerhets skull nedlades emellertid fabriken i Aalborg år 1943 och ledningen flyttade med en liten stab medarbetare till några blygsamma lokaler i Köpenhamn, där tillverkningen av filmapparater fortsatte samtidigt som man satte i gång med konstruktionen av nya KZ-flygplan för efterkrigstiden.

Från »Zonen» — den danska flygambulanstjänsten — fick Skandinavisk Aero Industri order på ett tvåmotorigt ambulansflygplan, som erhöll typbeteckningen KZ-IV och som FLYG:s läsare känner till från tidigare artiklar. Flygplanet leverera-

des sommaren 1944 och blev en stor framgång för bolaget, som fick flera beställningar på samma typ. Den första KZ-IV:an var förresten i livlig verksamhet veckorna omedelbart före den tyska kapitulationen, då bl a greve Folke Bernadotte företog flera av sina resor i detta plan.

I slutet av 1943 gav sig chefsingenjören K. G. Zeuthen och hans medhjälpare på allvar i kast med att konstruera det nya sportflygplanet KZ-III. Prototypen blev klar i augusti 1944 men problemet var att få det provflugat — all dansk privatflygning var ju förbjuden av tyskarna. Men man fann på råd: »Zonen» övertog planet för billigt pris — ambulansflygning var tillåten! — och på det sättet utfördes de nödvändigaste proven för luftvärdighetsbevis, samtidigt som man vann tillräckliga erfarenheter för att lägga upp serietillverkningen.

Redan i december 1944 hade fabriken KZ-III klar för leverans till den svenska representantfirman, AB Aero Service i Stockholm. Allt försiggick av naturliga skäl med största diskretion utan ett ord om saken i danska tidningar för att inte vända tyskarnas uppmärksamhet på fabriken.

Sändningen av planet till Sverige var ett »nummer» för sig. Det krävdes tyskt tillstånd för att få exportlicens och den detaljen ordnades på följande sätt:

I december 1943 hade tyskarna beslagtagit samtliga danska privatflygplan sedan en dansk militärflygare stuckit i väg till England i en Moth. Beslaget sades ha skett »av säkerhetsskäl» och omfattade bl a 12 delvis färdiga KZ-flygplan från tiden före kriget. Fabriksledningen vände sig genast till de danska myndigheterna med anmodan att hos tyskarna söka tillstånd att få exportera de nämnda flygplanen till Sverige, där de enligt fabriken uppfattning skulle vara minst lika »säkra» som i tyskarnas händer.

Efter månadslånga förhandlingar lyckades danska utrikesministeriet få tyskarnas tillåtelse att till Sverige exportera ett antal beslagtagna KZ-flygplan av typerna KZ-II Sport och KZ-II Coupé. De måste emellertid sändas per järnväg, då »militära skäl» enligt tyskarnas påstående uteslöt att de flögs den lilla biten över Öresund. De fem först sända maskinerna var KZ-II-flygplan men den sjätte var — utan att gränsmyndigheterna lade märke till det — den nya KZ-III:an. Strax efter ankomsten till



Det till Sverige översmugglade sportplanet KZ-III »Lärkan» i luften.

Bromma underkastades planet typprov av luftfartsmyndigheten och godkändes.

Trots den tystnad som omgav KZ-III:an spred sig ryktet om de goda resultaten från prototypens provflygningar i danska flygarkretsar. Förfrågningar och beställningar började strömma in till fabriken. Även från svensk sida har intresset varit livligt och för att stå färdig för en rationell produktion så snart kriget var slut började Skandinavisk Aero Industri i slutet av 1944 att bygga moderna fabriksbyggnader i Köpenhamn. En del nya verkstäder har redan tagits i bruk och resten skall vara klar på några få månader så att KZ-III:orna tämligen snart kan »spottas ut» i stort antal. Om några månader kommer det första tiotalet KZ-III:or till Sverige. Typen har förresten i dagarna av Aero Service döpts till »Lärkan» — ett bra namn!

I anslutning till de nya fabrikslokalerna anlade bolaget ett mindre skeppsvarv — den kombinationen är ju känd från flera länder! — och en av de första större uppgifterna blev att i djupaste hemlighet bygga tre minsvepare för danska marinen. Uppdraget utfördes utan att tyskarna hade en aning om det.

Sverige har även för Skandinavisk Aero Industri varit ett »andningshål» ut emot världen under den tyska ockupationen. Genom de goda resultaten med de till Sverige sålda KZ-flygplanen, av vilka flera använts vid målflygningar under hela kriget, har chefsingenjör Zeuthen kunnat införstå värdefulla erfarenheter. Vid flera besök i Sverige har fabriksledningen fått nya impulser och bärande idéer. Via Sverige fick man på illegal väg de senaste engelska och amerikanska faktidskrifterna samt FLYG, som också var förbjuden i Danmark, och genom dessa kunde man trots den tyska »mörkläggningen» hålla sig ajour med de senaste tekniska nyheterna utifrån stora världen.

T v ambulansflygplanet KZ-IV slutmonteras i bolagets Köpenhamnsfabrik. — T h KZ-III med Rödakorsmärke utanför fabriken.





SOM MOSQUITOBOMB TILL SVERIGE

Det finns inget bättre sätt att färdas mellan England och Sverige än att sitta fastsurrad i bombrummet på en Mosquito, säger Lady Mallet, brittiske ministerns i Stockholm maka, som själv gjort många sådana flygresor och alltså vet, hur det känns. Lady Mallet måste fullständigt sakna anlag för luftsjuka och inte heller tycks de starka accelerationskrafter, som utlösas vid de snabba Mosquito-planens branta svängar bekomma henne illa. Vem som helst trivs nog inte med att agera Mosquitobomb. Man ser ju ingenting under flygningen men har möjlighet att konversera med föraren och navigatören.

Den engelska flyglinjen mellan England och Sverige, som trafikerats av British Overseas Airways, har utgått från Leuchars i Fifeshire och haft Stockholm som ändpunkt, berättar BOAC:s Stockholmschef, mr Douglas Grey. 1.200 flygningar har gjorts under kriget mellan 1941 och V-dagen. Trafiken på den svenska linjen har blivit allt intensivare. Under 1944 gjordes sålunda 490 turer mot sammanlagt 569 under de tre föregående åren. Ännu många flera skulle det ha varit, om inte vackert väder (!) och tysk jakt hindrat. Atminstone ett av flygplanen vet man blev nedskjutet men flera andra har helt enkelt försvunnit över tyskkontrollerat område.

Flera olika flygplantyper har använts på Stockholmslinjen, däribland Liberator, Whitley, Hudson, Lodestar, Mosquito och Dakota (Skytrain). Alla flygplan har varit obebäpnade och har alltså inte haft någon möjlighet att försvara sig mot den tyska jakten utan måst flyga på nätterna eller söka skydd i molnen eller dåligt väder. Tyskarna hade ekoradiostationer utmed den norska kusten och hade därför ingen svårighet att kontrollera de brittiska flygplanens flygningar. För det mesta lyckades dock inte de tyska jaktplanen få någon kontakt. Man vet ju också nu, att tyskarna på Bromma hade spioner, som rapporterade alla flygplans avgångstider därifrån.

Det var närmast med anledning av detta, som BOAC 1943 beslutade att sätta in Mosquitoplan på routen, vilka genom sin snabbhet helt enkelt kunde flyga från de tyska jaktplanen.

Vädersvårigheter

De brittiska och norska piloterna har förklarat, att det ofta mycket dåliga vädret, som de måste flyga i, var en mycket svårare motståndare än den tyska jakten. Vä-



Här ovan mr Douglas Grey, chef för BOAC:s Stockholmskontor, vid en Mosquito på Bromma. — Överst en civil Mosquito på Leuchars flygfält och underst en landande d:o.

derleksrapporter utväxlades mellan Bromma och Leuchars men de var som regel sex timmar gamla, när de kom fram. Förarna måste därför i allmänhet starta utan att veta, vad de skulle möta för väder på vägen. Ofta måste de vända på grund av att det inte fanns några skyddande moln. Under vintrarna har de fått lov att brottas med mycket besvärliga nedisningsförhållanden. Navigatörerna hade det heller inte lätt men de brukade ta pejling på de tyskkontrollerade radiostationerna i Norge och Danmark. Många gånger hände det dock, att tyskarna sände från falska stationer för att vilseleda de brittiska flygplanen.

Både piloter och navigatörer har således ställts inför mycket svåra uppgifter, vilka

de dock löst på ett helt enkelt lysande sätt. Det var också av den allra största betydelse för England, att linjen kunde hållas vid makt. Det var nämligen mycket viktiga laster, som flögs till England från det neutrala Sverige. Främst specialstål för instrument och kullager för flygmotorer. Passagerarna var framför allt diplomater och tekniska experter. Slutligen gick hela den brittiska kurirposten med dessa flygplan.

Svensk passagerare först

1943 hade RAF i stor utsträckning slagit sönder de tyska kullagerfabrikerna och engelsmännen var angelägna att hindra tyskarna att placera kullagerorder i Sverige. Två experter sändes därför från England för att underhandla med SKF:s svenska ledning.

Vädret över Nordsjön var allt för vackert för att något långsammare flygplan skulle ha någon egentlig chans att nå fram till Stockholm. Lyckligtvis hade man redan då börjat sätta in Mosquitos på linjen för kullagertransporterna och man beslöt nu att försöka göra den första passagerarflygningen med denna typ. De två som måste över till Sverige fortast möjligt var chefen för SKF:s fabriker i Luton, direktör V. Sjöberg, samt den engelske regeringsrepresentanten H. W. A. Waring.

På fyra, fem timmar hade man klätt in bombrummet på två Mosquitos med plywood, installerat syrgasförsörjning för passagerarna och lett in elektriskt ljus. En vanlig förarstol i vardera naglades fast vid golvet och försågs med fastbindningsanordningar. Obekvämt var det och som sagt ingen möjlighet att se ut.

Båda herrarna förklarade sig emellertid villiga att tjänstgöra som försökskaniner på den första passagerarflygningen med Mosquito. Flygningen — i juni 1943 — blev också i alla avseenden lyckad och passage-

(Forts. på sid. 38.)



Amerikanarna har börjat provflyga på linjen New York—Stockholm via Island och här bredvid ses den första Skymastern som flugit till Bromma från New York.

Atlantflygtrafiken mellan New York och Stockholm via Island och vice versa är redan igång. Ännu har visserligen inte något av de svenska Felixplanen landat i New York men amerikanarna har hunnit öppna reguljär trafik — t v med ett plan i veckan i vardera riktningen med start från Presque Isle i Maine fredag e m, mellanlandning i Meek på Island lördag morgon och ankomst till Bromma samma eftermiddag. Återflygning från Bromma söndag morgon och landning i Presque Isle måndag morgon. Det är det amerikanska arméflygets transportorganisation — Air Transport Command — som så snabbt efter vapenstilleståndet i Europa blev klar att flyga på Sverige tack vare noggranna förberedelser långt dessförinnan.

Det amerikanska högkvarteret i Riksby vid Brommafältet, som etablerades den 1 februari i år, har också med anledning av



ATLANTTRAFIKEN IGÅNG

AMERICAN AIR TRANSPORT COMMAND I FULL FART PÅ BROMMA

den transatlantiska starten fått besök dels av ATC:s Europachef, brigadgeneral *Earl Hoag*, dels dess chef för Nordatlanten, brigadgeneral *Lawrence S. Fritz*, vilken personligen deltog i den första direktflygningen mellan Island och Stockholm efter krigsutbrottet. I hans sällskap befann sig även bl a. den amerikanske chefsmeteorologen, överste *Merrilweather*. Ett bättre namn på en meteorolog kan man ju knappast tänka sig.

Den amerikanska stationen i Riksby är ju redan fem månader gammal, ehuru dess verksamhet omgivits med en hel del sek-

retess. Att de amerikanska transportherrarna med ATC:s Sverigechef, överste *Maurice Marrs*, i spetsen haft en hel del att göra är dock ställt utan tvivel. Bl a var det »European Division of ATC» som levererade de 50 Mustangerna och sedan en tid tillbaka har de amerikanska riksbyherrararna varit i full färd med att transportera hem till USA — f v b den japanska fronten — alla de »flygande fästningar» och »Liberators», som varit »internerade» speciellt i Västerås, där de upptagit en rätt stor del av det vidsträckt Hesslöfältet.

Men inte nog därmed. Under senare delen av kriget i Europa och efter befrielsen av Nordnorge har ATC också drivit en transportflyglinje mellan Stockholm och det av tyskarna helt förödda Kirkenes via Luleå.

Bernt Balchen nydekorerad

Chef för denna linje har varit vår gamle norskamerikanske vän överste *Bernt Balchen*, och när ATC:s Europachef kom hit, så hade han också i uppdrag att fästa den förnämliga amerikanska »Air Medal» på Balchens redan tidigare mycket dekorerade bröst. Anledning var inte chefskapet för linjen till Nordnorge — en lättare uppgift har säkert Balchen sällan haft — utan den världsberömda flygarens »utomordentliga insatser vid specialuppdrag över fientligt territorium». Ett särskilt plus på Bernt Balchens digra rekordlista var dock hans organisation under ytterst svåra förhållanden av räddningstjänsten på Grönland i samband med överflygningen av amerikanska bombplan till England enligt låne- och uthyrningslagen.

Det är inte minst för oss svenskar i flygets tjänst angenämt att nord- och sydpolsflygaren m m Balchen nu dekorerats på svensk mark, låt vara att det var på ATC:s amerikanska kontor i Riksby och att decorationen inte var svensk. Vi har under kri-

get många gånger här i Stockholm sett den trots alla jätteprestationer så ytterligt blygsamma Bernt — ofta i sin gamla slitna men desto mera hedervärda uniform eller i den enklaste kavajkostym även bland högtidligt smokingklädda svenskar. Att han räknat Amundsen och Ellsworth, Byrd och andra flygets sagofigurer som mer än vänner kan man inte se på honom — kanske av den för en stor människa så naturliga anledningen att han aldrig sett något övernaturligt hos sina vänner, bara varit en av dem — en av deras jämlingar, som delat deras strapatser och varit delaktig i deras för medelssvenson så otroliga bragder.

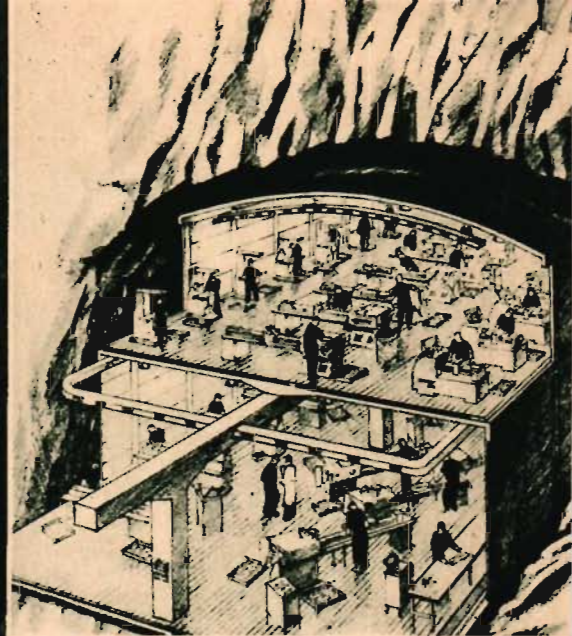
När det gäller transatlantiska flygtrafik
Forts. på sid. 39.



överste *Bernt Balchen* har tilldelats »The Air Medal» i guld för »utomordentliga insatser vid specialuppdrag över fiendens territorium» och här ovan fästes medaljen på hans bröst av ATC:s Europachef, brigadgeneralen *Earl Hoag*.



Tre av deltagarna i den första amerikanska flygningen New York—Stockholm via Island, fotograferade på Bromma efter landningen. Fr v meteorologen överste *Merrilweather*, brigadgeneral *Lawrence Fritz*, ATC-chef för Nordatlanten, och överste *Boyd*.



T v den väldiga berggrotta, som nu snart står färdig som SAAB:s underjordiska uppackningsavdelning. — Här ovan principskiss för ett av skeppen i SAAB:s bergverkstad. — Under ett hörn av SAAB-utställningen med B 16:s stjärtparti och högervinge, bomber upp till 500 kg, förstoring av SAAB-21 m m.

SAAB GÅR NER I BERGET

Inte för att SAAB-direktörerna Wahrgren och Otterbeck eller överingenjör Bertler sysslat med något skumraskarbete i Aero-planbolagets kontor och verkstäder men under jorden har de gått och byggt en ny stor detaljverkstad — den största underjordiska anläggningen i Sverige och grävt fram så mycket sprängsten, att Skånska Cement fått halvfabrikat för makadamtillverkning för avsevärd tid framåt. Mellan SAAB:s verkstäder och dess flygfält ser det idag ut som i ett bättre gruvsmåhåll med lavar och jättelika småstensberg i närheten.

Genom en väldig port kliver man in på ett sluttande betonggolv men får snart åka hiss 35 meter ner i bergets inandöme — då står man på den underjordiska tvåvåningsverkstadens lägsta golv. Ditt ner kan man också komma billedes genom en bågformad bred tunnel med samma lutning som den stockholmska slussapparatus slingor eller också kan man åka rulltrappa, som automatiskt sätts igång med hjälp av en fotocell, när man passerar.

Projektet föddes 1940

Redan i samband med planeringen av en ny utvidgning av SAAB 1940 diskuterade man möjligheten att förlägga en del av tillbyggnaden i berg, där t o m personallogement skulle sprängas in, ifall arbetarna i händelse av krig skulle få lov att se dagsljus bara på lördagarna som i Priestleys stora roman om en engelsk underjordisk flygfabrik. Projektet skrinlades dock men 1942 började man på nytt, och då projekterades definitivt den nu i det närmaste färdiga anläggningen. I månadsskiftet mars/april 1943 kunde Skånska Cementgjuteriet börja borra och spränga.

Bergverkstaden är byggd som ett fristående tvåvåningshus inne i den väldiga grotta, som sprängts i berget. Bjälklagen är utförda i armerad betong och om det mycket fasta berget händelsevis skulle råka släppa ett stenblock på något ton på det välv-

da taket, så kommer detta knappast att darra ens.

Materialet kommer genom den ovan nämnda sluttande tunneln in i uppackningsavdelningen längst ner. Därifrån sorteras det upp till ett 75 meter långt förråd i båda våningarna och från dessa går i båda våningarna fyra verkstäder ut vinkelrätt. Uppsamlingen sker i ett skepp parallellt med förråden och via en väldig varuhiss går de färdiga detaljerna upp till jorden och SAAB:s monteringsverkstäder. Även kontorslokaler finns det i berghuset samt personalutrymmen.

Arbetarna kommer ned för rulltrappan och in i en lång rad rymliga kläd- och tvätttrum i övre våningen. Därefter kommer de till matsalen i båda våningarna med tillhörande kök. För att personalen skall trivas under jorden har SAAB gjort en hel del specialarrangemang. Alla lokaler är försedda med tavlor och blommor och dessutom var sin »väderleksklocka», som visar vädret ovan jord — molnighet, temperatur, vindstyrka och nederbörd. Denna saabska världsnyhet gör alltså, att de som arbetar under jorden vet bättre besked om vädret än de »överjordiska varelser», som kan titta ut genom sitt fönster. Härtill kommer att det mellan matsalen och verkstadsskeppen skall ställas upp Sveriges största privata akvarium. Man måste göra allt, för att inte yrkesinspektionen skall

komma och klaga på hälsovådliga arbetsförhållanden. Att luften kan bytas åtta gånger i timmen och att klimatet sommar och vinter är lika behagligt räcker inte.

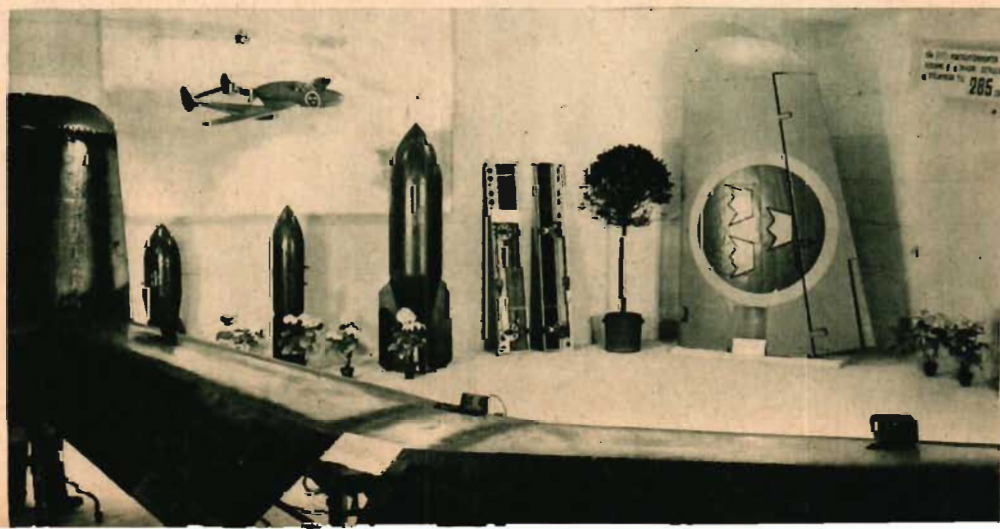
Uppvärmning och kylning

En stor värmecentral har uppförts för att värma upp anläggningen, men efter ett år måste den ersättas med kylanläggningar. Då är nämligen det omgivande berget så uppvärmt, att det inte längre förmår leda bort all värmen från människor och maskiner. En väldig kylkompressor kommer att kyla vatten — 40 000 liter i timmen — som sedan går till kylbatterier på taket. Där kyla alltså luften, som går in i verkstäderna. Två djupbrunnar har borrats för denna vattenförsörjning.

Ännu så länge rymmer berghuset endast detaljverkstäder men det finns obegränsade utvidgningsmöjligheter. Man kan även lägga monteringshallarna här nere under bombsäkert tak och nedfartstunneln har också gjorts så bred, att hela bombplanskroppar utan vingar lätt kan forslas upp därigenom. Kostnaderna är ungefär desamma som för motsvarande anläggning ovan jord jämte bombsäkra skyddsrum.

En upplysande utställning

Nere i ett av de blivande förråden har SAAB arrangerat en mycket intressant och



upplysande utställning, som visar den moderna svenska flygindustrins standard och dess värde för det svenska flygvapnet.

Det första som möter besökaren är två 3 resp 4 meter höga staplar av ritningar. Det är ritningsunderlaget för SAAB-18B, men då är ändå ej alla ritningar till standarddetaljer och standardapparater medtagna. Från SAAB går sedan en stor del av dessa ritningar ut till bolagets 285 underleverantörer.

På en rad skärmar finner man också namnen på många av vårt lands största industrier såsom Boliden, Svenska Aloxidverken, Svenska Metallverken, Wedaverken och Bofors såsom lättmetall-leverantörer och Wikmanshytte Bruk, Uddeholm, SKF, ASEA, Svenska Spiralfabriken och Svenska Läsmutter AB huvudsakligen som exempel på leverantörer av ståldetaljer. Mitt emot denna vägg möter man en rad leverantörer av de hundratals apparater som ingår i ett modernt flygplan. Nordiska Armaturfabrikerna och L M Ericsson står för instrumenteringen, AB Tidan levererar bränsletankar, Trelleborgs Gummifabrik visar prov på sin tillverkning av däck, slangar, skottskydd och packningar — allt av gummi. Skånska Ättiksfabriken i Pers-
torp utställer bl a en antennmast av vävarmerad bakelit och intill står råvaran, en gedigen skånsk bokstam. L M Ericsson, Lumalampan, Uno Särnmark, Liljeholmens Kabelfabrik och Standard Radiofabrik svarar för den elektriska utrustningen och en del hydrauliska apparater, medan pumpar, reglage, fläktar och skyltar m m presenteras av STAL, Haldex, Jährls Mek. Verks-
stad, Berg & Co, Imo-Industri, Alka, J C Ljungman, Svenska Järnvägsverkstäderna, KMV, Etsade Skyltar, Bultfabriken, Sven-

SAAB-91 vann folkflygtävlingen



På »Agaton»-karikatyren här ovan ses segrartypen i FLYG:s folkflygtävling, det svenska sportflygplanet SAAB-91, som slog sina konkurrenter i slutomgången med en våldsamt övervikt. Ingen av etappvinnarna har under tävlingens gång haft en sådan procentsiffra — 81,3 %. Detta visar dels att svenskarna är patrioter, dels att Svenska Aeroplan AB:s geniale konstruktör ing. A. J. Andersson lyckats i sitt uppsåt att skapa ett bra folkflygplan — ty svenskarna skulle inte nöja sig med skräp... även om detta vore svenskt!

Så här placerade sig de fem typerna i folkflygtävlingens slutstrid:

- 1) SAAB-91, som fick 81,3 % av de insända rösterna;
- 2) Grumman »Widgeon» med 7,7 %;
- 3) Lidmalms idealtyp med 6,8 %;
- 4) Helikoptern PV-2 med 3,5 %;
- 5) Topsy S-2 med 0,7 %.

Sedan FLYG härmed gratulerat SAAB övergår vi till att buga oss för den segrande röstaren i slutetappen och därmed hela tävlingen. Han heter P. O. Ericsson och bor i Malmö. Här följer pristagarlistan:

100 kr till:

- 1) P. O. Ericsson, Herrestadsg. 11, Malmö.
- 2) Einar Svensson, Diskarve, Gotl.-Karby.

50 kr till:

- 3) Lars Werner, Kaplansbacken 3, Sthlm.
- 4) Vpl 5790 Karlsson, 2 div, F 8, Barkarby.

25 kr till:

- 5) Olle Andersson, Bakvången, Fjärdingslöv.
- 6) Sven Nyrén, Ö. Klarälvsgat. 8, Karlstad.
- 7) Bertil Harrström, Linnégat. 15, Linnköping.
- 8) Lars Ekroth, Fogdeväg. 4, S.-Duvnäs.
- 9) C. G. Enger, Nygat. 21, Linköping.
- 10) Sven F. Jansson, Box 16, Kvarnsveden.
- 11) Bengt Wiklund, Box 27, Strömsund.
- 12) Krigsfriv. Tage Hallberg, Fältpost 70860.
- 13) Georg Christensson, Klev, Bovallstrand.
- 14) Ake Andergård, Mickelspiltom, Finland.

Kommentarerna till slutetappens omröstning får inte plats denna gång utan uppskjuts till följande nummer.



**Flyg gärna,
men se till att försäkrings-
ringarna äro ordnade i**



FÖRSÄKRINGS A.B.
FYLGIA
STOCKHOLM 7.

ska Fläktfabriken, AB Linham och Köpings Armaturfabrik m. fl.

SAAB har också med denna utställning velat ge besökaren en inblick i vart bolagets tekniska forskning nått. Detta sker genom en rad självständiga montrar.

Nytt svenskt bombsikte

Bombsiktet är en utomordentligt viktig detalj i ett modernt stridsflygplan. SAAB:s beväpningstekniska avdelning visar ett helautomatiskt bombsikte, konstruerat och byggt vid SAAB av firmans specialister. Siktet är byggt för svenska förhållanden och svensk taktik. När stormakterna går in för total förstöring med väldigt uppbyggda flygplan måste vi gå in för precisionsbombfällning och det nya SAAB-siktet säges ha överträffat högt ställda förväntningar.

En vägg som måste intressera var och en är den, där konstruktionskontoret berättar om sitt arbete med SAAB-21, för vilket redogjordes i FLYG:s förra nummer.

Där omtalades bl a att SAAB-21:ans vinge gjorde mindre luftmotstånd per m² vid 600 km/t än fyra andra moderna jämförelseplan. Här kommer de exakta siffrorna.

En bild av de stora underleverantörernas vägg på SAAB-expo.

Luftmotståndet i kg/m² är alltså för SAAB-21 19,5, »Mustang» 20,9, Messerschmitt Me 109F 21,8, Focke-Wulf FW 190A-3 23,8 och Lockheed »Lightning» 26,0. Beräkningarna är gjorda för flygning på 6000 meter.

Vikten av att ha en svensk flygindustri med ty ärföljande enhetlighet i fråga om reservdelshållningen visas på en skärm med mottot »Standardisering — sparsamhet». Tjugo pärmar med amerikanska, engelska, tyska och italienska materialnormer jämföras. (Forts. på sid. 36.)



1935



1935: 24 MOTORER 1945: FLYGVAPNETS ÅRSBEHOV



Flygmotors utveckling under det senaste decenniet har varit enorm. Firman började sin verksamhet år 1930 under namnet Nohab Flygmotorfabriker AB och den första motorn levererades år 1933. År 1938 tog Flygmotor sin nuvarande fabriksanläggning i besittning. Un-

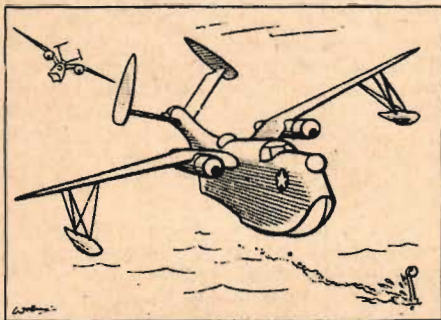
der 1944 har fabriken blivit fullt utbyggd och är en av Sveriges hypermodernaste industrianläggningar. Ännu så länge ha vi endast Svenska Flygvapnet som kund, men vi ha rustat oss för att under kommande tider kunna göra en stor insats även för svenskt civilflyg.



SVENSKA FLYGMOTOR A.B. – TROLLHÄTTAN

1945

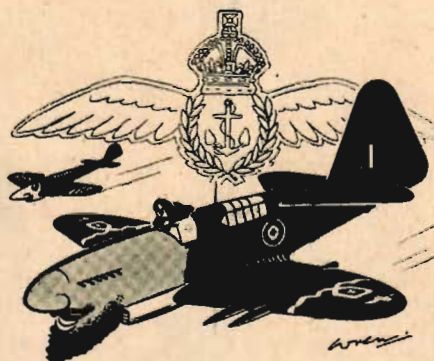
NÅGRA AV WRENS ALLRA BÄSTA



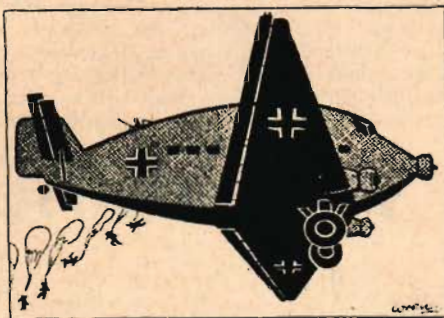
Martin »Mariners»



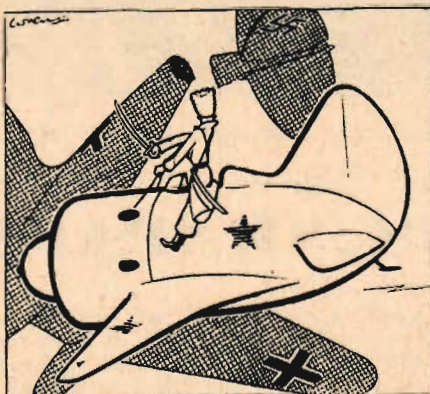
Lockheed »Hudson»



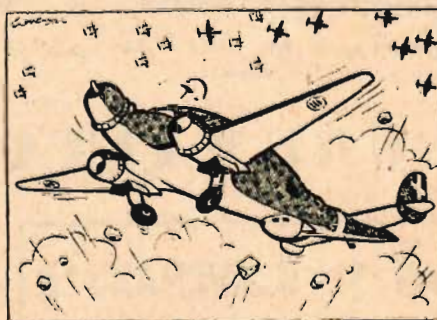
Fairey »Firefly»



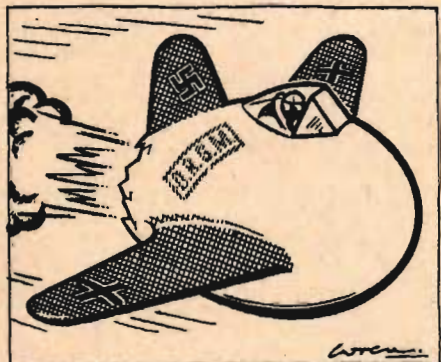
Junkers Ju 52



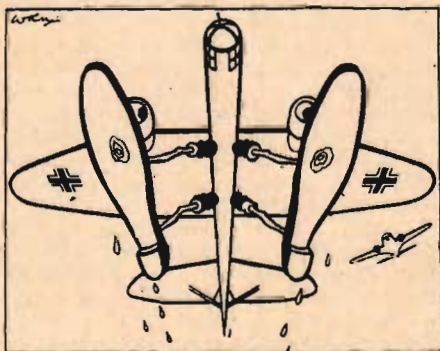
I 16 »Rata»



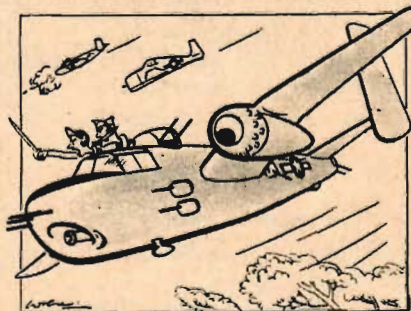
Savoia-Marchetti SM 84



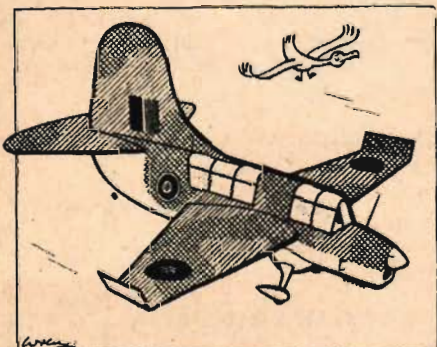
Messerschmitt Me 109



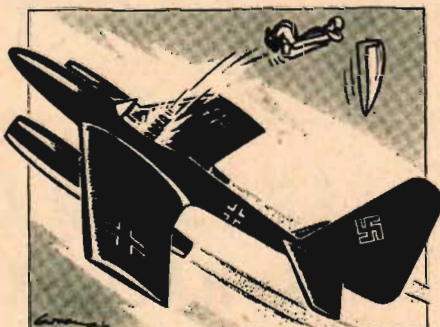
Heinkel He 115 (T 2)



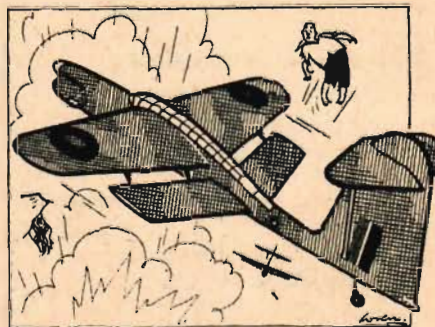
North American B-25H »Mitchell»



Curtiss »Seagull» (»Seamew»)



Messerschmitt Me 202



Fairey »Barracuda»

THE AEROPLANE

FLYG presenterar här ovan ett urval av den skicklige flygplan-karikatyristen Wrens i AEROPLANE allra bästa vrånbilder. Samtliga karikatyrrer är åtföljda av festliga verser, vilka dock det knappa utrymmet tyvärr förbjuder oss att återge. Me 109 kallar mr Wren för ett »äggstraordinärt» plan liksom Lockheed »Hudson» (se teckningarna), T 2:an kallas en »skurk i skor», SM 84:an jämföres med en dinosaur (urödlä).



Flygmarkalken Sir Arthur Tedder mottas av den svenske flygvapenchefen, general B. G. Nordenskiöld, på Bromma.

från Oslo tillsammans med sin maka och sin stab i en silverglänsande »Dakota» med fyra marskalkstjärnor på fenan samt eskorterad av sexton svenska J 22:or mottogs han av chefen för flygvapnet, general Nordenskiöld, samt ett otal allierade och svenska honoratiores, trots att han ingalunda kom på något officiellt besök utan »bara för att tacka svenskarna för det vänliga och hjärtliga sätt, varpå de tagit emot allierade flygare». På eftermiddagen mottogs han i audiens av Hans Majestät Konungen och därefter åt han middag med den svenske flygchefen.

När det gällde luftkrigets strategi och taktik hade han dock en del saker att säga, vilka inte direkt innebär några nyheter för FLYG:s läsare men på ett otvetydigt sätt bekräftar de teorier beträffande samverkan mellan försvarsgrenarna, som framförts i tidskriftens spalter.

På en direkt fråga, om kontakt bör etableras mellan relativt små förband — t ex en brigad — och högsta flygledningen eller mellan en högre markstridsledning och flygledningen vid samverkan mellan flyg och markstridskrafter, sade flygmarkalken,

BOMBMATTANS SKAPARE PÅ BESÖK

AB FLYGLEVERANSER

Försäljningslista

Cessna Airmaster, modell 1937.

145 hkr Warner Scarab.
Gångtid 672 tim. Fpl nyöversett.
Luftvärdighetsbevis 12 mån.
Extra tillbehör: 1 propeller,
1 flottörställ,
1 skidställ.

Cessna Airmaster, modell 1939.

145 hkr Warner Scarab.
Gångtid 180 tim.
Fpl havererat, säljes i befintligt skick.
Extra tillbehör: 1 propeller,
1 skidställ.

Miles Falcon, 130 hkr GPM.

Gångtid c:a 1 793 tim.
I mycket gott skick.
Luftvärdighetsbevis 12 mån.

Förutom ovannämnda flygplan
försälja vi
PAK finska fallskärmar,
Karhu-flottörer m. m.

Vid behov eller försäljning av
flygmateriel och utensilier vänd
Eder med förtroende till oss. Of-
ferter sändas på begäran.

Förfrågningar ställas till

AB FLYGLEVERANSER,
Arsenalgatan 4, Sthlm. Tel. 20 11 41

Stockholm har nyligen haft sitt hittills mest exklusiva flygbesök, då flygmarkalken sir Arthur Tedder landade med sitt personliga Dakotaplan på Bromma och omedelbart tände den kära pipa, som blivit nästan lika berömd som hans bombmatta. Som general Eisenhowers ställföreträdare och som den man som mottog den tyska kapitulationen är Tedder en av historiens självskrivna förgrundsfigurer men större ändå är han som den man som organiserade det tyska nederlaget i Nordafrika och fullföljde det allierade flygets avgörande insats på västfronten, varigenom det europeiska kriget snabbt gick mot obönhörlig tysk underkastelse.

Tedder — ja, en historisk man som han har man Clios medgivande att kalla vid bara hans efternamn — är framför allt taktiker. Det är de allierade taktiska luftstridskrafterna, som materialiserat de tedderska bombmattorna, och det är den tedderska taktiken som skönjts bakom hela den så fantastiskt effektiva taktiska bekämpningen av tyska kommunikationer, framrycknings- eller återtagsvägar samt motorbränsleförsörjningen.

När flygmarkalken kom till Stockholm

att »det absolut är att föredra att kontakten sker på så hög nivå som möjligt, om man bara har goda förbindelser. Flygets styrka ligger främst i dess möjlighet att koncentrera sig på en enda punkt. Om man delar upp flygstridskrafterna i mindre enheter förlorar de i slagkraft.» Flygmarkalken poängterade också den oerhörda vikten av goda förbindelser, ty »utan goda förbindelser har man heller inte någon effektiv styrka. Det moderna krigets hemlighet ligger till stor del i goda förbindelser.»

Flygmarkalken framhöll också, att robotbomberna inte spelat någon som helst betydelsefull roll under detta krig och sannolikt inte heller kommer att göra det, om det skulle bli ett nytt krig. Roboten kan aldrig slå ut det av utbildade flygare bemannade bombplanet. Detta krig har främst vunnits av bombflyget men först efter mycket hård strid. I nästa eventuella krig kanske jaktflyget får den största betydelsen. Han framhöll också den oerhört stora betydelse, som den allierade bombningen av den tyska olje- och bränsleförsörjningen haft på utgången av kriget i Europa.

G. K.

VERKSTADS A.-B. HALDEX

TILLVERKAR bl. a.:

HALMSTAD

varvtalsmätare för flygmotorer
ävensom en mängd olika detaljer
för svenskbyggda flygmaskiner.



"LÄRKAN" HAR KOMMIT

— en luftens folkbil!

KI 18.05 Visst skall Ni ut till landet! Ring och säg att Ni kommer. Ni har ju »Lärkan» som tar Er ut...

KI 18.40 ligger skärgården djupt under »Lärkan», som snabbt lägger mil efter mil bakom sig — härlig färd!

KI 18.30 är Ni redan ute på Bromma. Motorn har varmkörts medan Ni bilade ut. »Lärkan» är tankad och klar — startar perfekt.

KI 18.50 svänger »Lärkan» in över ängen vid det hemtrevliga lantstället. Ut med vingklaffarna! 45 minuter efter samtalet tar »Lärkan» säkert mark.

»Lärkan» (KZ-III) är ett önskeplan för vardagens man — privatflygaren. Säker, lättflugan och oöm även för hårdhänta landningar. Teckna Er för en provtur hos oss och låt oss visa Er dess goda egenskaper. Även ett antal begagnade flygplan till salu. Förmånliga betalningsvillkor.

AB AERO SERVICE

SVEAVÄGEN 129 • STOCKHOLM • Tel.: kontor 33 60 21, 33 94 21, verkstad 28 45 28.

NAF

Exempel på NAF-instrument i ansvarsfull tjänst

— kontroll pilotens "sjätte sinne"



När marken försvinner i mörker, dimma eller snöyra, och föraren måste blindflyga, duger det inte längre att manövrera utan exakt kontroll. Tre oundgängliga kontrollorgan har han då: hastighetsmätaren, variometern och girindikatorn. Hastighetsmätarens uppgift framgår av namnet, variometern anger stig- och sjunkhastighet och av girindikatorn utläses svängarnas storlek och planets lutning. NAF är den största inhemska leverantören av mätare till vårt flygvapen och till civilflyget. Överallt där ett kontrollproblem uppstår, är NAF instrumenttekniker redo att medverka till dess bästa lösning. För kontroll — välj NAF precisionsinstrument.

NAF
Hastighets-
mätare



NAF
Variometer



NAF
Girindikator



NORDARMATUR

AKTIEBOLAGET NORDISKA ARMATURFABRIKERNA
STOCKHOLM — GÖTEBORG — LINKÖPING — MALMÖ — SUNDSVALL

De amerikanska bombanfallen mot den japanska hemorten intensifieras mer och mer och den ena japanska industristaden efter den andra raderas ut. Här intill en av de amerikanska flygbaserna på Marianerna med uppställningsplatser för »flygande slagskepp».

En föga uppmärksammas front, där emellertid flygvapnet spelat en framskjuten roll är Burma, där de allierade i år haft stora framgångar krönta av Rangoons fall den 1/5. Endast sydöstra hörnet av landet är nu besatt av japanerna. Monsunperioden tvingar emellertid nu till ett uppehåll i operationerna över sommaren. För föga mer än ett år sedan var situationen den motsatta och japanerna hotade att invadera Indien. Lägets omkastning beror till stor del på att de allierade byggt upp ett starkt flygvapen som lyckades reducera japanernas motstånd i luften till en obetydlighet.



LUFTKRIGET I FJÄRRAN ÖSTERN

Av AVIATOR

De tunga bombförbanden, baserade i Indien, användes främst för flygbas och järnvägsbekämpning. Liberators fingo här ofta flyga 4 000 km under företagen. En amerikansk bombflottill förstörde under tiden januari—april 124 broar i Burma och Siam. Hela fälttåget stod emellertid och föll med flygtransporterna. Förhållandena voro sådana att varken land- eller sjötransporter kunde klara den tillförsel som behövdes för en stor offensiv. De höga bergskammarna mellan Burma och Indien bildade ett ytterst svårt hinder för landförbindelserna och ha självfallet också i hög grad försvårat flygtransporterna, särskilt som flygvädrer i dessa trakter hör till de svåraste på världen. På ett år, 1/4 1944—31/3 1945, flögs 550 000 ton förnödenheter till Burma, d v s 1 500 ton om dagen. En sådan trafikintensitet skulle icke varit möjlig om japanerna varit i stånd att verksamt ingripa i luften. De hölls nu till en början undan av jaktflyg, och visade sig mot slutet mindre ofta. Endast i mars flögs 98 000 ton last eller mer än 3 000 ton om dagen, d v s tre normala militärgodståg om dagen. Avståndet mellan bas och urlastningsplatser nära fronten var normalt 800 km. Omkring en femtedel av lasten kastades ut med fallskärm eller direkt från låg höjd till främre linjerna, resten lastades ur på flygfält. Det vanligaste transportplanet var Dakota och flygplanen flögo 180 à 200 timmar i månaden, en utomordentlig prestation av den tekniska marktjänsten.

Rangoon togs efter en landstigningsoperation söderifrån med omfattande flygstöd. Tidpunkten för operationen hade valts noga efter väderläget, som förutsetts efter systematiska spaningsföretag över området med flygande meteorologer som observatörer. Till följd av nautiska förhållanden kunde flottan icke stödja landstigningen med artilleri som brukligt är. I stället fick flygvapnet uppgiften att bekämpa strandförsvaret. Dessförinnan hade japanernas flygbaser drivits tillbaka in i Siam och ekoradiostationerna nedkämpats från luften. Landstigningen mötte därför intet motstånd från flyg. I gryningen den 1 maj landsattes fallskärmstrupper 3 mil utanför staden nära japanernas viktigaste befästningar. Omedelbart därefter anföll allt som fanns av tunga bombplan batterierna. När Liberatorplanen

vände, sågo besättningarna fallskärmstrupperna äntra batteriområdet utan motstånd. Kort därefter anföll Mitchellplan från en 1 000 km avlägsen bas kustbatterier i flodmynningen. Efter bombfällning från 100 till 1 000 m höjd voro dessa i huvudsak tystade. Fallskärmstruppernaingo vidare kontinuerligt stöd av Mosquito-, Beaufighter- och Thunderboltplan ordnade i beredskapslägen i luften enligt »droskstationsmetoden». Sambandsavdelningar med radiostationer ingingo i fallskärmsförbanden. Själva landstigningen från sjön föregicks av Liberatoranfäll på lägsta höjd mot strandförsvaret trots hållande regn, som icke heller kunde stoppa de raketförande lätta bombplan och jaktplan, landbaserade och hangarfartygsbaserade, som följde de framgångsrika landstignande trupperna. Transportplan kommo efter med vatten och ammunition, som fälldes med fallskärm. Operationen blev en fullständig framgång och Rangoon blir nu bas för fortsatta operationer närmast mot Malacka och Ostindiska öarna.

Efter Rangoons fall följde kommunikationsbekämpning och anfall på retirerande japaner längs vägar in i Siam. Flygtransporter voro alltså i ett viktigt uppgift trots att sjöförbindelserna på Rangoon nu öppnats. Bombförbanden flyttade sin kommunikationsbekämpning till Siam och Malacka.

Även till sjöss medverkade flygvapnet mot japanernas förbindelser. En brittisk flottstyrka med hangarfartyg gjorde en framstöt in i Malackasundet och sänkte ett par örlogsfartyg. Landbaserade bombplan operera dagligen mot kustsjöfarten i Bortre Indien.

General Doolittle har tillkännagivit, att stora delar av åttonde luftflottan nu äro på väg från England till Amerika för vidare befordran till Fjärran Östern. Fortress och Liberator komma, där att användas som medeltunga bombplan medan B 29:ornas antal väl kan tänkas växa till 2 000. Luftflottans styrka vid operationerna mot Tyskland slut var 2 400 bombplan, 1 200 jaktplan och 300 000 man, säkerligen det största flygförband som sammanhållits i en operativ enhet.

Förflyttning och omorganisation kommer nu säkert att dra åtskilliga månader.

Under tiden operera B 29:orna på Marianerna med full kraft mot japanska hemlandet. Den 28/5 kunde general Le May tillkännage, att 125 km² av Tokyos centrum hade ödelagts och att man nått vad som ansågs behövt i detta område. Följande dag fick Yokohama 3 200 ton från 450 B 29:or. I de största anfallen något tidigare nådde flygplanantalet upp i 550 och bombmängden 4 500 ton i ett företag eller lika mycket som i de största engelska företagen mot Tyskland. Den 26/5 förlorades 19 av 500 B 29:or, d v s 4 %. 23 stora bombföretag utfördes på en månad. B 29:orna användas även för minutläggning utanför hamnarna i Japan. Den 1/1 fick Osaka 3 200 ton från 500 B 29:or och väldiga ytor avbrändes även i denna 3-miljonstad.

Kampen om Okinawa, den strategiska nyckelpositionen mellan japanska huvudöarna och Formosa, närmar sig sitt slut. Japanska självmordsplan insattes ofta mot landstigningsflottorna stundom med framgång. Som exempel på japanska stridsmetoder kan nämnas ett bombplan som landade på ett av amerikanerna taget flygfält på Okinawa, varefter besättningen rusade ut och kastade handgranater på uppställda flygplan. Sedan man lyckats förstöra några, beging besättningsmännen självmord. För att hålla ned japanernas flygstöd företaga både landbaserade plan och hangarfartygsplan ofta anfall mot flygbaserna kring Okinawa och på Kiushu. På två dagar förstördes 160 japanska plan blott vid Okinawa. På tre dygn i mitten av maj förstörde flottans flyg 300 flygplan över Kiushu. Även engelska hangarfartyg medverka numera här.

På tre dagar förstörde hangarfartygsflyg nära 300 japanska plan på Kiushu mot en förlust av blott 10. Enligt amerikansk uppgift hålla sig marinflygets förluster i jämförelse med japanernas vid 1:9. Under tiden januari—mars förstörde marinflyget 1 782 flygplan mot en förlust av 188 egna.

Samtidigt med denna offensiv österifrån kommo kineserna i gång västerifrån och nådde havet vid Fuchow, en viktig hamn mitt emot Formosa. Det är i dessa trakter man kan vänta sig att de allierade skola öppna direktförbindelser med Kina och definitivt avskära Japan från dess nya imperium. 4.6.1945.



Knutar i Flygtjänsts klutar



Vi fick höra att typen skulle gå ut och gjorde då en framställning till flygvapnet att få köpa 12 stycken J 11:or. Vi tyckte det var förenligt med luftvärnets krav på målflygplan med högre hastigheter. Och vårt initiativ togs väl upp — nu har vi redan ett antal elvor i tjänst.

Det är chefen för Svensk Flygtjänst, dir. *Tor Eliasson*, som på detta sätt förklarar hur det gick till när hans bolag, som under hela kriget tjänat försvarets intressen framför allt med luftvärnsflygningar, nu satt till nya klutar för att göra vårt luftvärnsstrids-dugligt. Man har nämligen tidigare klagat på att målflygplanen hade för låga hastigheter.

— Även om planen i fråga dock inte gör högre hastighet än 325 km/t på 3.000 m, fortsätter dir. *Eliasson*, så är de dock bättre för ändamålet än de som tidigare använts och i varje fall de bästa som står till buds för närvarande. Vi har enbart goda erfarenheter av dem och övertagandet från flygvapnet har gått utmärkt. Vi skickade ner ingenjörer, förare och mekaniker till Säve, och där fick de lära sig typen. Materielen är inte på något sätt underklassig eller utsliten — det är ju andra skäl som gjort att flygvapnet inte kan använda den.

— Jag har själv flugit typen och har liksom mina piloter funnit den lättflugen, berättar dir. *Eliasson* vidare. Det hydrauliska systemet på dessa plan är ju ingalunda så komplicerat som på modernare jaktplan. Landställ är fasta och inga vingklaffar finns. Det enda krusket för oss med de högre hastigheterna är att de gamla flaggmålen inte håller. När hastigheten stiger över 250 km/t piskas de sönder och luften slår stora »knutar» på våra klutar, men vi experimenterar nu med vissa förstärkningar.

— Allt eftersom flygplanen nu blir klara kommer de att i enlighet med generalstabens order placeras ut på olika platser i landet och vi räknar med att kunna ha sex piloter i luften samtidigt, slutar dir. *Eliasson*.

Flygman.

Två några av J 11:orna med sina civila beteckningar utanför hangaren på Bromma. Kurlöset är att de tre första planen som omregistrerades fick det holländska bolaget KLM:s initialer till slutbokstäver: SE-AOK, AOL och AOM. — Därövan diskuterar piloterna fr v: G. Ivarsson, T. Pettersson, O. Malmsten och H. Larsson en flygning. — Överst t v granskar (fr v) föraren Pettersson, verkm G. Hedström och dir H. Fredriksson ett sönderslittet flaggmål. — Överst t h en av piloterna strax före start.

Den första ensamflygningen är en upplevelse för eleven — men även mycket spännande för läraren, som är dömd till överksamhet på marken (bilden t h). Det är dramatiska minuter från det eleven lättar tills han landar. — Det kan inte hjälpas att man som flickan på bilden här nedan får sot och olja på kinden när man lär sig pyssla om sin motor. Här får tändstiftskablarna en överhaling. — Eleverna har var sin flygdagbok, som skall skötas med omsorg. Varje flygning bör föras in omedelbart efter landningen; det görs längst ner



UPP I LUFTEN TILL FÅGLARNA

Ja — eja vore vi svenska motorflygare där!

Flyga måste man för att inte privatflyget skall dö. Vi får inte sitta med händerna i kors och vänta på att någon vänlig vind skall lyfta våra vingar mot högre rymder. Flygplanen måste upp i luften — det är vår plikt att med alla till buds stående medel kämpa för detta första etappmål. Det måste, om än motvilligt, erkännas att läget inte är det allra ljusaste för vårt privatflyg, men vi hoppas alla på en vdr för det svenska motorflyget.

Men i Amerika där flygs det!!! Trots kriget har man utbildat civilflygare och det finns en hel del internatflygskolor, som amerikanerna med öppet sinne för trivselns betydelse ansett vara en idealisk form för flygutbildning. På denna sida och de två följande presenterar vi i bilder en sådan skola, startad och ägd av mr Charles K. Grieder. Tänk er — en privatperson! Det skulle vara här det. Skolan ligger vid Martin's Creeks flygfält i Delawareflodens vackra dal. Hit kommer flygelever från alla håll för att genomgå en kurs på 14 dar eller 3 veckor, omfattande meteorologi, navigation, radio, aerodynamik och mekanikertjänst m. m. samt all DK-flygning som behövs före ensamflygningen. Sedan återvänder eleven under veckandorna och soloflyger för att så småningom efter tillräcklig träning ta sitt privatflygarcertifikat. Och så semestrar han per flyg. (Fotos: TEXT & BILDER.)



EJA VORE VI DÄR • EJA VORE VI DÄR • VÄND

T v följer skolchefen och en elev en solo-
flygares första »stapplande vingslag». — Ne-
dan skelettstudium. — Nederst t v mr Grieder
i teoritagen. — Därintill: »Är allt
klart nu?»



»Det där går ju inte så illa!» Flickan på bilden här nedan står och tittar på en kamrats uppträdande i luften. Om en stund skall hon själv starta.



I Tayloraftens förarsits sitter en flicka som minsann inte låter sig placeras i baksits på ett framtidens familjeflygplan — hon ämnar flyga själv och får här lära sig instrumentpanelen.



I morgon blir det orienteringsflygning! Eleverna på ovanstående bild studerar kartan och räknar ut de riktiga kurserna. Trots kriget har weekendskolan i Martin's Creek haft ett härligt stort område upplåtet för sådana flygningar. — Nedan: Utbildningsresultatet. De färdiga flygarna flyger ut och landar hos andra goda vänner i en annan klubb.





FÅGELPERSPEKTIV

»Här, herrefolk och solens söner, är vad en Thunderboltspilot ser, när han dyker ned för att utplåna er... Ni har väl hört talas om Thunderbolt?*. . . ¶ Ja, naturligtvis har ni det, men som vi säger på vårt säregna amerikanska sätt *you ain't heard nothin' yet*. Det ni hittills hört är inte värt att veta. Ni har skjutit ned dem? . . . Nåväl, sådant händer också, men till vilket pris, herrar, till vilket pris. Rapporterna berättar den glädjande historien. ¶ Och naturligtvis har ni med vördnad undersökt de instrument och andra detaljer i de få flygplan, som fallit i era händer... så vi tvekar inte att publicera denna fina bild. ¶ Oss emellan sagt, vi är väl medvetna om att ifall ni hade blåkopior och fullständiga specifikationer, så har ni i alla fall inte tiden... ni har inte materialet... och vad som är ännu mera betydelsefullt... ni har inte och har aldrig haft den rätta sortens folk... med den rätta andan och den fria mannens stolthet över en prestation, vilket allt gjort Thunderbolt till en synonym för allierat luft-herravälde.»

*JAKTDIVISIONERNAS
RAPPORTER FRAMHÄVER
DE OJÄMFÖRLIGA RESUL-
TAT, SOM UPPNÅTTS AV
THUNDERBOLT OCH DESS
PILOTER.



REPUBLIC



AVIATION

CORPORATION

Farmingdale, L. I., N Y

Tillverkare av den väldiga Thunderbolt

Evansville, Ind.



Filatelistiskt



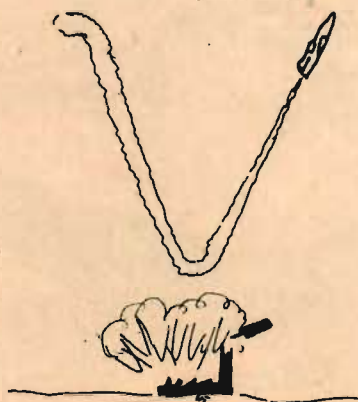
Postverket i Monaco har givit ut en serie vackra luftpostfrimärken av vilka vi ovan återger ett. Om det är i anledning av den allmänna fredsyran är oss inte bekant men säkert är däremot att märkena givits ut för välgörande ändamål.

F 14:s skytteförening



Vid Hallands flygflottilj har den första prisutdelningen i flottiljens historia ägt rum. Flottiljchefen tog emot de olika avdelningarna, och uttryckte sin glädje att tiden nu var kommen då den första prisutdelningen kunde gå av stapeln vid F 14. Han hoppades, att många prisutdelningar skall följa och önskade att personalen genom strävanden inom den idrottliga banan skulle komma fram till goda resultat.

Årans tecken i skyn



Från blazer till vapenrock

Torsdagen den 24 maj var en stor dag för 195 pojkar från Kiruna i norr till Trelleborg i söder som då ryckte in till Ljungbyhed. De var blivande »Örnungar» i åldern 18—23 år, alla besjälade av samma längtan till »flyget». De flesta hade tagit studentexamen ett par dagar innan och kom således direkt från skolan till det militära.

De nyinryckta aspiranterna är från vitt skilda samhällsläger, men alla kommer snart att smidas samman i ett fast kamratskap, där personligheten och dugligheten sättes främst.

Men varför har de egentligen sökt sig hit? Utövar »flyget» en viss tjusning, eller är det av andra orsaker? Vi vänder oss till en av aspiranterna, *Sven Nilsson* från Malmö och frågar.

— Ja, för min del har jag närmast tänkt på, att på samma gång som man gör sin värnplikt utbildar man sig i ett yrke. Jag tror nämligen att Sverige inom en ganska snar framtid blir en flygsinnad nation och om jag då inte kan fortsätta inom flygvapnet tänker jag söka mig över som trafikpilot.

— Vad väntar Ni er?

— Först i början blir det naturligtvis en intensiv hårdkörning. Det är väl meningen att vi skall fostras till goda soldater. Det blir en fullständig omläggning av vår tidigare livsföring. Som färdigutbildad väntar mig en härlig framtid. För flyga måste vara härligt!

— Hur tror Ni att kamratlivet kommer att bli?

— Kamratandan är nog mer utvecklad vid flygvapnet än vid andra försvarsgrenar. Jag har hört att det beror på att alla har ansvar mot och är beroende av varandra.

Och så resonerade de flesta av dem.

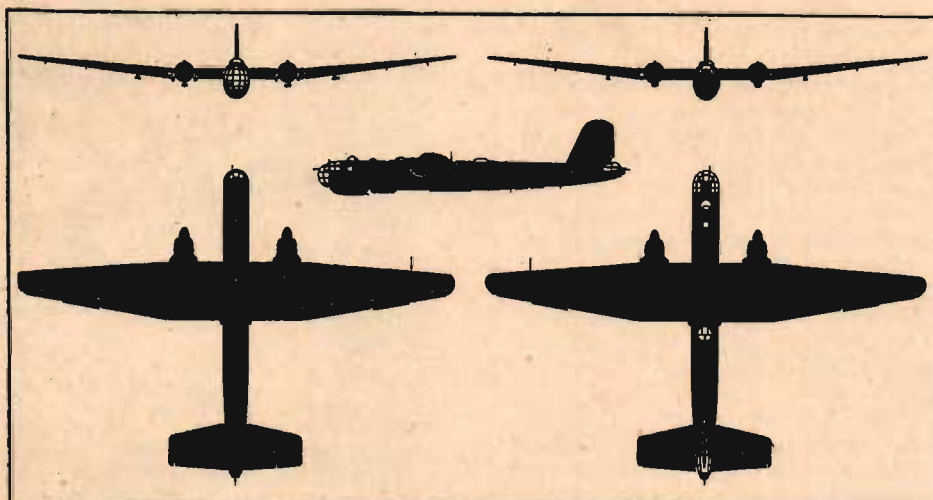
— Vi företar gallring redan tidigt, berättar informationsofficeren löjtnant *Ake Lönnberg*, så ingen behöver vistas här i onödan. Mer än en gallras ifrån innan ensamflygningen börjar för att det inte skall bli onödiga flygolyckor. Aspiranterna har kanske inte den rätta känslan för flygning men kan vara lämpade för andra vapenslag.

Utrustningen gick med sedvanlig rutin snabbt undan och sedan alla fått på sig uniform gick man igenom organisationsplanen över den kommande tjänsten. Naturligtvis gillades programpunkten om flygning bäst. Första veckan blir det ingen flygning av. Då skall de lära sig de första militära grunderna. Men redan veckan därpå får de följa med upp och känna sig för. Det bör bli ett minne denna första flygning över den grönskande Söderåsen som ligger inbäddad i nysådda åkrar och ängar.

—beli—

I bildraden t h från ovan: De nybakade studenterna gör sin entré på Flygkrigsskolan. — Den första kün; de personliga uppgifterna skall lämnas. — Prylarna kvitteras ut en för en. Här provar man flygdräkter, huvor och fallskärmar. — Och samtidigt underläter man givetvis inte att stifta bekantkap med Sk 25:an. — Aspirant *Sven Nilsson*, intervjuad i artikeln, tyckte att det var mycket prylar att hålla ordning på.





FJÄRRBOMBAREN HEINKEL HE 177

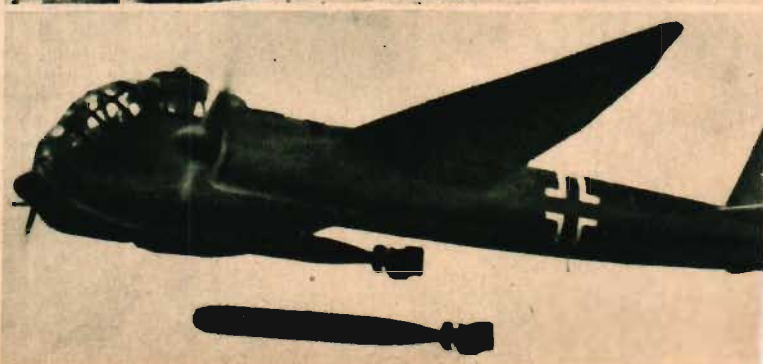
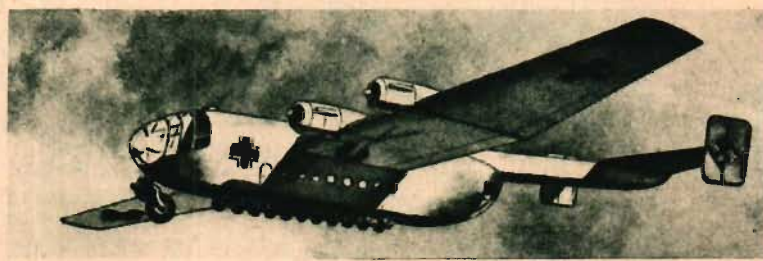
Här ovan tre bilder och en översiktsritning ur AEROPLANE över Heinkel He 177, den enda tyska motsvarigheten till de allierades tunga strategiska bombplan. — T h överst det dubbla landstället, där hjulen fälls rakt åt sidan åt var sitt håll. — Därunder motorinstallationen. Lägga märke till propellernas bladmanschetter och kylarrangemanget.

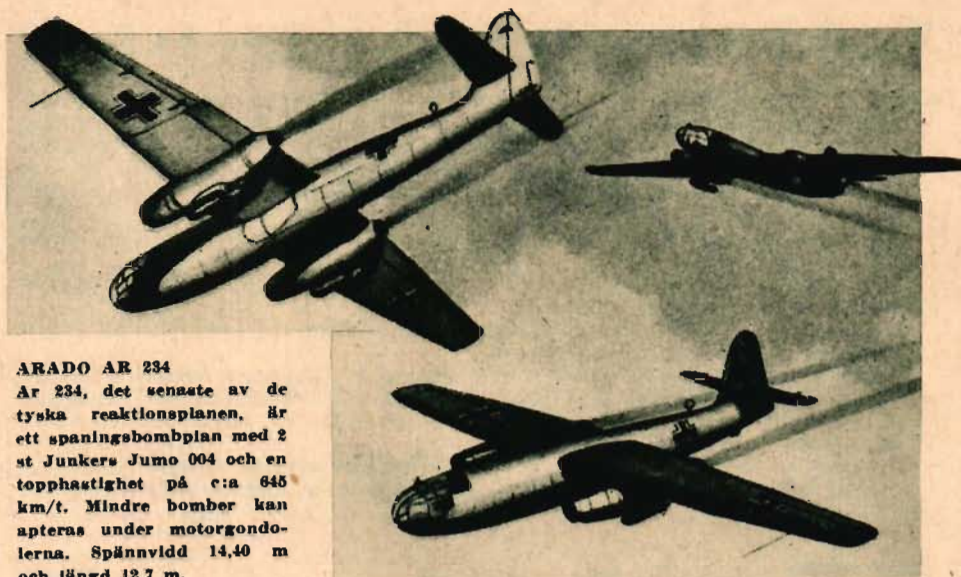
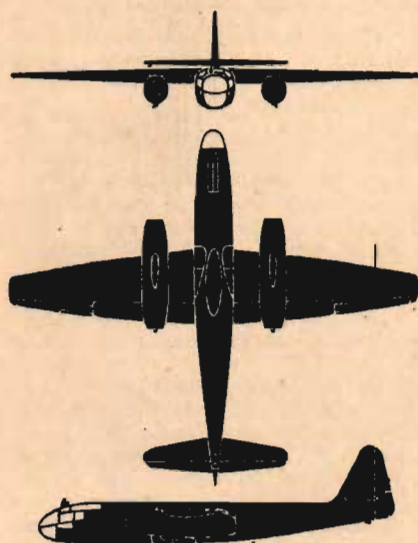
LUFTWAFFE IN MEMORIAM

Tyskland kommer med säkerhet inte att få ha något flygvapen efter freden. Tiden är alltså mogen att skriva Luftwaffes eftermäle. På dessa två sidor presenteras några av de mest omtalade flygplantyperna.

HEINKEL HE 177 har byggts i flera olika versioner. I klippbild FLYG nr 23/44 presenterades He 177A-3. En senare version He 177A-5 har erövrats av de allierade och undergått noggranna prov. Följande data har därefter publicerats: spv 31,44 m, längd 21,95 m, höjd 3,51 m, vingyta 99,96 m², tomvikt 16 983 kg, flygvikt 31 442 kg, vingbelastning 311 kg/m², maxhast. 475 km/t på 5 200 m, startsträcka med full last 1 043 m vid 185 km/t. Beväpning 1 st 20 mm MG 151 rörlig åkan och 1 st 7,9 mm MG 81 rörlig ksp i nosen, 1 st rörlig 13 mm MG 131 ksp skjutande nedåt-bakåt från blistern under nosen, 2 st fjärrstyrda 13 mm MG 131 ksp i ett främre ryggstorn och 1 st d:o i ett bakre samt 1 st handmanövrerad 20 mm MG 151 åkan i stjärtstornet. Bomblast: 1 st 1 000 kgs glidbomb (Hs 293) under vardera vingen samt 1 000 kg bomber i bombschaktet. Motorutrustningen består av 2 st Mercedes-Benz DB 610 (2 st kopplade DB 605) med starteffekten 3 100 hk vid havsytan och 2 800 v/min. Max konstant effekt 2 260 hk vid 2 300 v/min och ekonomisk marscheffekt 1 780 hk vid 2 100 v/min. Maxeffekt på 5 700 m 2 700 hk.

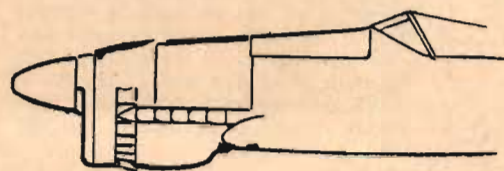
T h två tyska monster, överst den »flygande tusenfotingen» Arado Ar 232B. — Därunder ett uttryck för underlig tysk krigsekonomi, det sammansatta dubbelplanet, som i detta fall består av en Focke-Wulf FW 190A-3 hopkopplad med en spränglastad Junkers Ju 88G. Även kombinationen Me 109/Ju 88 och FW 190/He 111 har använts. — Underst Junkers Ju 188 med 2 st 45 cm torpeder fästade under vingen.



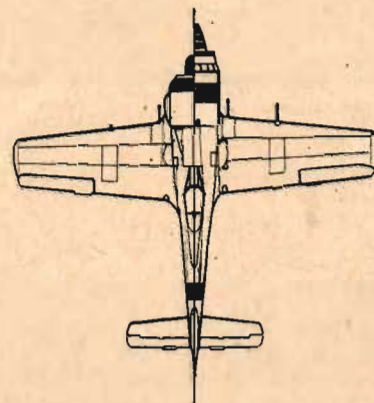
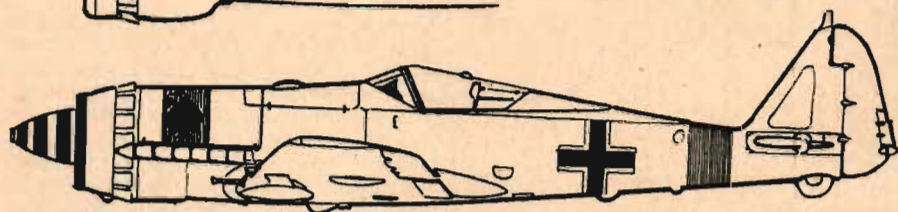


ARADO AR 234

Ar 234, det senaste av de tyska reaktionsplanen, är ett spaningsbombplan med 2 st Junkers Jumo 004 och en topphastighet på c:a 645 km/t. Mindre bomber kan apteras under motorgondolerna. Spännvidd 14,40 m och längd 12,7 m.



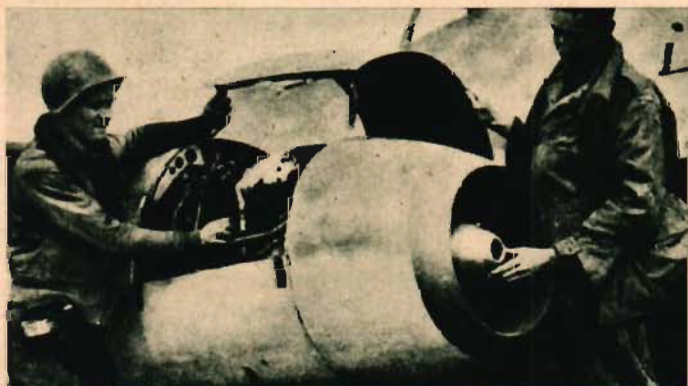
Här nedan och t h visas Focke-Wulf FW 190D, den långnosiga versionen med DB 603-motor på 1.700 hk eller Junkers Jumo 213 på c:a 2.000 hk (fotot). På högra teckningen en jämförelse mellan lång- och kortnosig FW 190.



FOCKE-WULF FW 190D, den långnosiga versionen, kom fram i slutet av 1943 och har på sina håll kallats FW 390. Maxhast c:a 645 km/t. Över huvud taget har FW 190 uppträtt i så många olika utföranden, att engelsmännen med lätt överdrift säger sig aldrig ha sett två lika exemplar. Prototypen är f. ö. sannolikt stulen i Frankrike, vars Bloch 151 visar omisskännliga yttre likheter, trots att den var före FW 190. »Hakpåsen», d. v. s. kylaren på ena teckningen där ovan är ett provisoriskt arrangemang.

JUNKERS JU 188E är en förstorad upplaga av Ju 88. Motor: 2 st 1 600 hk BMW 801 eller 802. Spännvidd 21,95 m, längd 14,93 m, vingyta 55,74 m², maxhast 523 km/t på 6 000 m. Beväpning 1 st fast 20 mm akan i nosen, 1 st 13 mm ksp i främre ryggtorn och 1—2 st rörliga 7,9 mm ksp i kabinens bakre del. Bomblast 3,5 ton bomber eller 2 st. 45 cm torpeder och 2 ton bomber.

Här nedan de första bilderna av det tyska jaktplanet Messerschmitt Me 262 »Schwalbe» med 2 st Junkers Jumo 004 gasturbiner. — T v närbild av reaktionsmotorn med flerstegskompressor och tvåstegsturbin. Beväpning 4 st 30 mm akan Mk 108. Den kan ta två 250 kgs bomber under magen. Maxhastighet c:a 835 km/t. Med bomber reduceras hastigheten till c:a 750 km/t.



Vad heter det på engelska?

Som ett glädjande fredstecken kommer luftfartsmyndighetens nyligen offentliggjorda »Anvisningar för telefonförbindelse mellan civila flygplatser och flygplan». Eftersom engelskan naturligt nog blivit ett världsspråk även i luften innehåller anvisningarna också en fräsoörteckning med de olika anropen på engelska. Förteckningen upptar också en mängd fackuttryck varför det kan vara av intresse för såväl fackmannen som den oinvidge att ta del av den.

Den telefonerande skall vinnlägga sig om att använda korta, klara och lättfattliga uttryck samt att tala långsamt och tydligt.

Code-ord och förkortningar skall undvikas. Om code-ord eller förkortning kommer till användning, skall bokstavering användas.

Kontrolltorns anropssignal utgöres av namnet på flygplatsen, efterföljt »Tornet». Exempel: »Bromma Tornet», »Bromma Tower».

Flygplanets anropssignal vid första anropet utgöres av flygplanets femställda anropssignal. Sedan förbindelse erhållits, må förkortad anropssignal användas. Exempel: SE-BAK:s förkortade anropssignal är »Aerotransport ADAM KALLE». »Aerotransport ABLE KING.» (ABA får ej användas.)

Kvittering av meddelande skall ske genom angivande av egen anropssignal samt ordet »uppfattat», »Roger» eller »Wilco», vilket i förekommande fall innebär, att givna direktiv skall efterföljas.

Bokstavering

Adam	Able	Kalle	King	Urban	Uncle
Bertil	Baker	Ludvig	Love	Viktor	Victor
Cesar	Charlie	Martin	Mike	Wilhelm	William
David	Dog	Niklas	Nan	Xerxes	Xray
Erik	Easy	Olov	Oboe	Yngve	Yoke
Filip	Fox	Petter	Peter	Zata	Zebra
Gustav	George	Qvintus	Queen	Ake	
Harald	How	Rudolf	Roger	Ärlig	
Ivar	Item	Sigurd	Sugar	Östen	
Johan	Jig	Tore	Tare		

Fraser

Uppfatta.
Uppfattat (meddelandet uppfattat och skall åtföljas).

Kvittera.

Tala sakta.

Hur hör Ni mig?

Jag repeterar.

Fel.

Rättelse.

Sänd två gånger.

När kommer Ni till...?

Flyg till...

Återvänd till...

När passerade Ni...?

Flyg så Ni kommer kl till

Landa på

Ni är över flygplatsen

Gå ner under moln.

Flyg på meter.

Vänta. Ett fpl landar.

Minska trafiken.

Flyg i rättv. bäring t. grader på meter.

Ni får gå in i kontrollzonen.

Ert landningsnr. är

Invänta order på m vid

Vänta. Jag ropar Eder kl

Vad är Er position?

Vilken är Er rättvisande kurs?

Rätt tid är

Lämna genast banan och vänta.

Klart för start eller fortsatt utkörning.

Stanna syd bana

Stanna (i betydelsen »håll Er position»).

Meddela när Ni är startklar.

Klart för start.

Starta genast eller lämna banan fri.

Fältsarbeten vid fältets norra del.

Landnings- och förbindelsebanor är hala.

Flygplan parkerat intill landnings- eller förbindelsebanor.

Runda fältet.

Landningsvarv.

Fältbeskaffenhet.

Förbindelsebana.

Roger.

Wilco.

Acknowledge.

Speak slower.

How do you hear me?

I say again.

Wrong.

Correction.

Words twice.

When do you arrive at?

Make for

Return to

When did you pass...?

Arrange your flight to arrive at at

Land at

You are above the aerodrome.

Descend below the clouds.

Fly at metres.

Wait. An aircraft is about to land.

Reduce your communications.

Fly at true bearing to degrees at metres.

You may enter the controlled zone.

Your turn for landing is

Wait for instructions at metres at

Wait. I call you at

What is your position?

What is your true track?

The exact time is

Clear the runway immediately and wait.

Cleared for take-off or to continue taxiing.

Hold south of runway ...

Hold your position.

Advice when ready for take-off.

Cleared for take-off.

Take-off immediately or clear the runway.

Construction works on north end of the field.

Slippery condition of runways and taxiways.

Aircraft parked close to runways or taxiways.

Circle the field.

Traffic pattern.

Field condition.

Taxiway or taxi strip.

TYSK JAKT SKÖT NED...

Forts. fr. sid. 9.

promenera och titta på flygskolans flygövningar. Då och då blev det flyglarm och vi fick krypa ned i skyddsrummet. Första gången vi var med om flyglarm var det mycket spännande, men då vi varit med om det fyra—fem gånger utan att något annat hänt än en intensiv luftvärnseld utanför knutarna tog vi det lika lugnt som tyskarna och stannade t o m kvar ute och tittade på när amerikanerna kom med sina »Liberators» och »flygande fästningar» i stora vågor.

När de kom mitt i natten och vi var tvungna att krypa ned i skyddsrummet var det emellertid inte så roligt längre. Vid ett tillfälle blev ett tyskt skolflygplan nedskjutet av ett allierat jaktflygplan och piloten skadades svårt.

Så småningom blev det klart, att Eriks-son inte hade difteri utan endast vanlig förkylning och han blev därför utskriven 11:e dagen efter vår nödlandning. Samma dag fick vi veta, att utresetillståndet äntligen var klart och att vi skulle få fortsätta till Danmark nästa dag. Samtidigt fick vi meddelande att svenske flygattachén i Berlin, överste Gärdin, skulle komma och hälsa på oss dagen därpå.

Vi fick besked, att vi skulle avresa till Gedser i Danmark så fort överste Gärdin hade besökt oss. Fredagen kom och vi avvaktade med spänning överstens ankomst. Klockan närmade sig 12 och vi förstod, att vi inte skulle hinna med den första färjan. Då fick vi äntligen se överste Gärdin komma i sin svenska flyguniform nere i trädgården. Han hade kört ensam i sin lilla DKW ända från Berlin på morgonen.

Engelsk biff på dansk färja

Anledningen till att han inte kommit tidigare var att han ej fått tillstånd att besöka oss förrän nu. Sedan vi kommit ombord på den danska färjan blev vi presenterade för kaptenen, som dukade fram en bättre middag för oss, bestående av bl. a. engelsk biff. Då vi anlänt till Gedser på kvällen vid 18-tiden gick vi in på en restaurang och åt dagens tredje köttmiddag.

Så småningom kom vi till Köpenhamn och fick tag på ett hotell, där vi kunde få sova ett par timmar, innan den svenska färjan skulle föra oss vidare till Malmö. Vi fick veta på färjan, att svenska journalister dagligen i en hel vecka rest fram och tillbaka mellan Malmö och Köpenhamn för att få intervjua oss, men när vi äntligen kom, fick de inte se röken av oss. En svensk civilklädd polis satt utanför hyten och vakade över att inga obehöriga kom in. I Malmö väntade en bil från F 10 på oss för att föra oss till stationen för vidare befordran till Stockholm.

Jämt 14 dagar efter nedskjutningen återvände vi till F 11.

Jens Reimann.

ALLEBERGSGREGLERNA: Från Ing Sven Widengren i Västerns flygklubb har FLYG fått meddelande att »ett fel insmugit sig i artikeln »Regler för segelflygtävlingarna» på sid. 30 i FLYG nr 10. Det gäller formeln för dagafaktorn vid målflygning i klass I, där rottecknet »bortfallit». Så här skall formeln alltså se ut:

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

Felet var inte FLYG:s, som fått manus med formeln utan rottecken från KSAK.



PILSNABBT TILL PILARNAS LAND hade skåningen Bengt Olow från Västergötland med denna F 6-Wellhe, som nu har tre svenska rekord på nacken. Här Sveriges nyaste guld-C-flygare och dubbla rekordhållare efter landningen vid Smyge läge.

375-km-färd ger Olow "VÅRT" ANDRA GULD-C

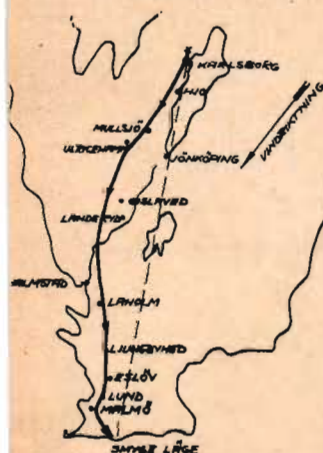
Nu behöver Bengt Olow inte längre gå omkring och känna sig orättvist behandlad av vädergudarna. Den 25 maj slog han nämligen med en segelflygning Karlsborg—Smyge läge två svenska segelflygrekord och fick (äntligen) guld-C-sträckan. Sverige har alltså fått ännu ett guld-C.

— Det var egentligen en ganska enkel flygning, säger löjtnant Olow vid en FLYG-intervju. Jag låg i startgruperna hela maj nere på F 6, där jag var lärare vid flygvapnets segelflyginstruktörskurs. Väderlektjänsten skötte perfekt med sonderingar varje dag och den 25 maj sade väderassistent Håkansson att det var lämpligt att sticka i väg — flygväder hela sträckan söderut. Vinden var N—NO 15—20 km/t.

Jag startade kl. 9.35 från Karlsborg — och landade kl. 9.40 eftersom jag glömt sätta i gång barografen. Start igen kl. 9.45. Kopp-lade kl. 10.00 på 1.400 m höjd strax norr om ostvästlinjen genom sjön Undens syd-spets, d. v. s. ungefär över Igelstad en bit norr om Karlsborg. Sjönk till 900 m. Omedelbart norr om Karlsborg fick jag en blåsa som lyfte Weißen till 1.700 m i moln. Inget att fundera på längre — bara svischa i väg!

Sedan upplevde jag något ganska underligt: termiken gick inte ända upp till moln-basen. Från 700 m, den lägsta höjd jag hade på hela vägen, blåste jag upp till 1.300—1.400 m men där var det stopp. Och molnbasen, som från början legat på 1.300 m, hade höjt sig för att senare ligga ända upp på 1.900 m. På Alleberg hade man också märkt samma fenomen med »termiklukkan».

Precis enligt »tid-tabelen» kom jag till Mullsjö. Sedan höll jag på mellan-sträckan en medel-fart av c:a 65 km/t. Jag blev verkligt bortskämd på vägen till Laholm. Ter-



DANSKAR GULD-C-FLYGER till Sverige?

Det är inte omöjligt att Kalmarborna så småningom får besök av segelflygande danskar — det framgick åtminstone under en intervju som FLYG nyligen fick tillfälle att göra med Dansk Svæveflyver Unions ordförande, propagandachefen i Det Danske Luftfartselskab, Max Westphall. Han var uppe i Stockholm några dagar i samband med de dansk-svenska trafikflygförbindelsernas återupptagande och besökte även FLYG:s redaktion.

— Nu när Danmark är fritt skall vi snart försöka få sätta i gång med segelflyget i hela landet igen, säger hr Westphall. Vi har sökt tillstånd därtill nyligen. Under kriget har vi endast fått flyga på sex olika platser på Själland och inte haft tillåtelse att gå högre än 200 m. Dansk Svæveflyver Union har legat i bra och det har gått framåt trots de vidriga förhållandena. Under 1942 gjorde vi högst 2 000 starter, 1943 blev det c:a 5 000 och under 1944 steg års-sunnan till 16 000 starter. För två år sedan var antalet medlemmar i Unionen omkring 300 — nu är det uppe i över 1 000. Av de tillåtna segelflygplatserna är Bjergsted »avsägar» nu — hanget är för dåligt. Den bästa var Bötö på ön Falsters syd-spets. Där är det fin termik — sandmark omgiven av vatten på två sidor. Jag har själv segelflugit på Bötö och där erövra-des i fjol en mängd S-certifikat — förut var antalet danska certifikat 12 och nu är det 50 st. Men största intresset torde till att börja med knytas till Lönstrup på Jyllands nord-väst kust, där vi kommer att ha kurser i sommar för C-flygare som vill ta S-certifikat. Innanför Jyllands västkust är termiken kraftig med massor av cumulusmoln. Man skulle mycket väl kunna flyga 300 km — starta i Lemvig söder om Limfjorden och landa nere i Bötö. Men vindarna är för det mesta västliga och det torde vara säkrare — även för att slippa passera så mycket vatten mellan de danska öarna — att starta t ex i Slagelse på Själland, hoppa över Öresund vid Helsingör och landa i Kalmar! Hoppas vi får tillstånd av svenskarna samt att det i övrigt blir gott samarbete över Sundet!



Max Westphall.

Apropå det, säger hr Westphall vidare, så har vi fått förfrågan från KSAK att miken var fintin och jag tog ingen blåsa med mindre stig än 5 m/sek. Höjden var aldrig under 1.500 m och till slut brydde jag mig inte om att kurva utan bara åkte på. Vid 13-tiden kom jag för andra gången in i moln ett par mil söder om Ulricehamn. Obetydlig isbildning, endast hastighetsmätaren blev lite frusen men stelnade aldrig riktigt. Den elektriska girindikatorn hade jag ingen glädje av för den fungerade bara när jag inte behövde den. Det var kallt som



De danska segelflygarna längtar upp över 200 m höjd och ut från Själlands begränsade segelflygterräng. Här svänger en dansk Olympia över Bjergstedthanget, som nu är utdömt. Parollen lyder numera: »Till Lönstrup.»

vara med i tävlingarna på Alleberg och i Örebro och det har vi förstås ingenting emot. I stället kan ju svenskarna flyga hos oss i Lönstrup! Vi hoppas få lära oss en hel del av våra svenska segelflygkamrater, som nått så högt under kriget. Vi skulle också vara tacksamma om KSAK ville hjälpa oss med material, främst fanér och duk, för det är vi alldeles utan.

Tyskarna lämnade segelplan

Tyskarna lämnade efter sig en del segelplan på Själland, berättar hr Westphall. Där var 4 Kranich, 2 Olympia, 5 Baby, en Mü 13, en Habicht och 15 SG-38 — därav 8 med ägg. Vi hoppas nu att Kongl Danske Aeronautiske Selskab kan utverka engelsmännens tillstånd att ta hand om denna värdefulla materiel. Men tyvärr har vi inget att reparera planen med om de skulle gå sönder...

Om jag har något mera nytt från Danmark? Tja, jo, Polyteknisk Flyvegruppe håller på att konstruera en motorsegelare. Men den vet vi inte mycket om än.

Skönt att höra en fri röst från ett fritt broderland igen! Nu måste vi »kontakta» danskarna och hålla ihop i segelflygets tecken.

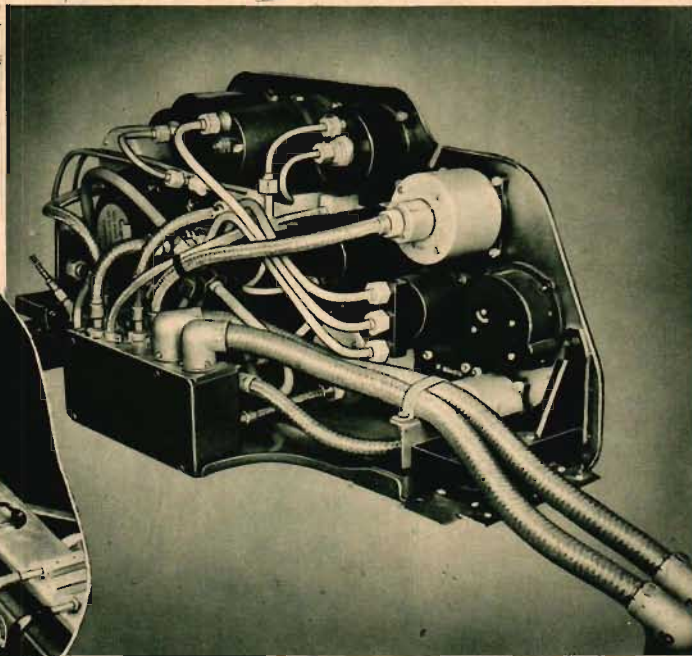
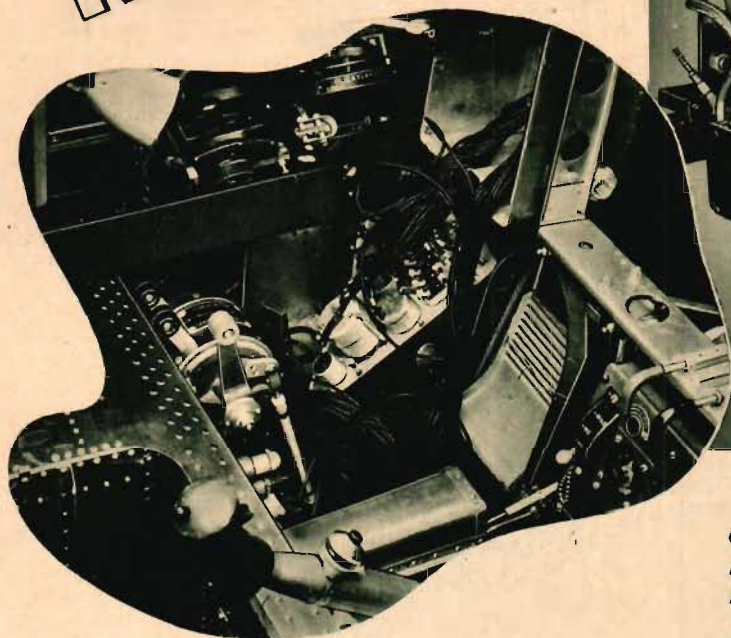
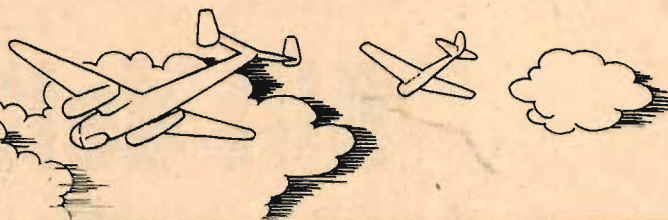
P. M.

katten över 1.500 m med bara uniform och sommarflygställ.

Kl. 14.30 var jag på 2.900 m höjd strax norr om Hallandsåsen. Men när jag passerat åsen började besvärigheterna — skurväder och knackigt med termiken. Sedan fick jag kryssa mellan skurarna och hanka mig fram så gott det gick. Gamla kära Ljungbyhed passerade jag på 2.000 m höjd.

Omkring kl. 16.00 närmade jag mig min (Forts. på sid. 39.)

FLYGPLANETS NERVER



Ovan: Kablarna från huvudinstrumentbrädan ligger inkapslade i skärmstrumpor, 20 à 30 i varje, varigenom störningarna av vibrationen reduceras.

T. v.: En av instrumentbrädorna uttagen för justering. Lägg märke till kabelknippena.

Flygplanet har ett rikt förgrenat nervsystem av elektriska kablar, som via manöverbordet överför elektrisk energi till planets olika sektioner. Dessa "nerver" få icke *klicka*! Härnedan några av de krav, som måste ställas på ett flygplans kablar:

1. De måste vara obrännbara.
2. De måste vara beständiga mot olja, flygbensin och fukt.
3. De skola vara driftsäkra.
4. De måste ha lätt konstruktion (låg vikt och små dimensioner).

Liljeholmens Kabelfabrik är en av landets största leverantörer av kablar för både militärt och civilt flyg. Dessa kablar ha visat sig kunna motstå alla de påfrestningar de under mångtaliga krävande flygningar utsatts för och de fylla helt de krav, som här ovan preciserats.

AKTIEBOLAGET LILJEHOLMENS KABELFABRIK
STOCKHOLM

Planera för framtiden...

Allt detta väntar Er



Inte sant — det skall bli härligt när hjulen börja rulla igen! När Ni åter får en ratt mellan händerna och kan styra färdens till Er längtans trakter. Upp till fjällen, ut till havet, bort till alla vackra och trevliga platser, snabbt och bekvämt! Med detta lockande perspektiv för ögonen kan Ni redan nu köpa Er fredsbil!

Se UTSTÄLLNINGEN i Ostermans Marmorhallar

För alla »bilsugna» öppna vi nu våra hallar som äro fyllda av små och stora automobiler av alla märken, samtliga av förkrigskvalitet. Ni kan bli ägare till en av dessa fredsbilar och om Ni så önskar, lägga vi gärna upp en lämplig amorteringsplan för Er med exempelvis 300:— kronor kontant och 50:— kronor per månad samt förvara och underhålla den åt Er tills bensinen blir fri.



Samtidigt

som Ni väljer ut Er fredsbil glöm inte att ta del av vad vår båtavdelning kan erbjuda, av segelbåtar, roddbåtar, kanadensiska kanoter, utfärdskanoter m. m.



AKTIEBOLAGET

HANS OSTERMAN

Birger Jarls gatan 18, Stockholm. Tel. "Hans Osterman"

TILL EDER OCH BILISMENS TJÄNST



HÄLFTEN SÅ MÅNGA som i fjol såg DUBBELT SÅ BRA FLYGDAG PÅ SKARPNÄCK

Att man inte bör underskatta pressreklamens betydelse fick man ett slående bevis för vid flygdagen på Skarpnäck söndagen den 27 maj, som anordnades av Stockholms segelflygklubb i samarbete med F 8 — den flottaste segelflygdag som hittills hållits i Sverige. Programmet var fullödigt och allting gick väl i lås — utom publiktillströmningen. Trots att vädret var strålande vackert sågs uppvisningarna endast av 1952 betalande personer. Vid SSFK:s flygdag i fjol var det dubbelt så stor publik — och då visade vädergudarna sitt allra suraste humör. Anledningen till publikbakslaget denna gång var utan tvivel en dåligt skött presspropaganda. Affischering och annonsering var nog tillfyllest men textreklamen i dagspressen uteblev nästan fullständigt. Här kan man tala om ett illa förvaltad pund! Flygets och pressens folk måste gå hand i hand för att flygsinnet skall spridas effektivt — detta borde vara en bekant sak vid det här laget.

Och vad gick de då miste om, de som inte visste om flygdagen på Skarpnäck?

Första punkten var en redogörelse i praktiken för glid- och segelflygutbildningens gång. Det är frågan om man inte snart skulle överväga att slopa denna nödvändigtvis utdragna »redogörelse» vid flygdagar...

Men sedan började det riktiga med uppvisning i termikflygning med högvärdiga segelplan — förutom Bengt Olow i Stockholms segelflygklubbs nyinköpta Fi-1 var det följande: Gösta Mannesjö i F 8-Kranichen, Björn Andersson i Västerås flygklubbs Olympia, Bengt Wassgren i sin egen Moswey, Åke Larsson i SSFK-Weihen och Heinz Kipp i Mü 13 från Norrköping. Eftersom termiken var sugande fin blev det en höjdtävling mellan de fyra sistnämnda. De stannade uppe länge — och högt — och kom ner först när den ntmätta tiden var till ända. Åke Larsson — som den talföre och medryckande speakern Yngve Norrvi kondolerade när Weihen efter starten sjönk till nästan »trafikvarvshöjd» — klättrade högst (1 300 m höjdvinst). Han vann alltså tävlingen och fick en buckla ur överste Silfverbergs hand.

Sedan blev det lagtävling mellan SSFK och F 8, representerande av Arne Gundersen och Sigurd Larsson i var sin Baby. Det gällde att efter samtida vmschstart landa närmast var sitt märke vid angiven tid och sedan snabbast möjligt med de övriga lagmedlemmarnas hjälp montera ner och transportera bort flygplanen. »Arne-först-

och-Gunder-sen» — eller rättare sagt hans lag F 8 — vann både landningen och nermonteringen. Hans flygning kunde emellertid ha »diskats» av strängare domare, ty han flög i vänstersväng trots att hans märke låg till höger och störde därmed »Flygar-Lasse» men nermonteringen var så överlägsen (3 minuter — svenskt rekord?) att ingen ville bråka. Ett fenomenalt prov på militär drill — F 8-laget var ju snabbast på Alleberg också! Nermonteringen undantagen är dessa två flygare de mest samspelade man kan se.

Efter en tävling i »bombfällning» med tre glidplan följde en andlöst elegant sak: förbandsflygning med tre Babys, förde av F 8-löjtnanterna L. Winkler (ledare), G. Hasselrot och Olle Carlsson. Publiken suckade av andakt vid åsynen av de tre liksom med snören sammanbundna segelplanen och höll andan vid den minst sagt avancerade landningen.

Beträffande nästa programpunkt räcker det egentligen att säga att löjtnant Olow avancerade med SSFK:s Fi-1. Alla flygintresserade vet vad det vill säga... Strax före urkopplingen drog motorplanföraren på lite extra gas och dök en aning, varpå Olow kopplade och direkt gick runt i en looping, följt av fyra till. Sedan blev det alla möjliga fina krumbukter, bl a sväng i ryggläge och en »fyrklöver» — fyra loopings med en halvroll mellan varje. Han kan sin sak, »konstige Bengt»... Efter den sista loopingen på 50 m höjd landade han i sin vanliga stil och väl på marken fick han en extra hjärtlig applåd, ty speakern hade påmint åskådarna om att Olow ett par dar tidigare slagit två segelflygrekord med guld-C-flygningen Karlsborg—Smyge läge.

Sedan var det Aero Service-chefen dir. Gunnar af Ekenstams tur att låta det »underjordiska» danska sportplanet KZ-III visa framfötterna — vilket dock gjordes så eftertryckligt att den ena knäcktes. I uppvisningslandningen satte »Eki» nämligen planet så hårt från ca 5 m höjd att ena landställsbenet deformerades — om det var helt frivilligt är svårt att säga, men »Eki» hade i alla fall tidigare velat pröva ställets hållfasthet... resultatet var lyckat! KZ-III:an dokumenterade sig också som dagens bästa hogserare — den lättar och stiger tack vare vingklaffarna nästan lika snabbt som segelplanet.

Sista punkten var fullkomligt suverän. Löjtnant C. H. Nordenskiöld och fänrik Jan

(Forts. på sid. 39.)



Över rubriken: F 8:s Babyflygare i formering och landning. — Bilderna i högerspalten (uppförande): Stockholms segelflygklubbs Fi-1 går in för landning med Olow vid spaken. — Införd: löjtnant Olow berättar om sin guld-C-flygning några dagar tidigare för F 8-chefen överste Häggblom. — Vltöverallade prickflygvinnaren Arne Gundersen spänner fast sin Baby i transportvagnen efter den rekordsnabb nermonteringen. — Nederst en glimt av sadelplatspubliken med civilklädd flygvapenchef. — Nederst ses segelplanen och en del av publiken vid uppvisningarnas början.



SAAB GÅR NER I BERGET

Forts. fr. sid. 15.

förs här med de svenska, som samlats i två pärmor. Onekligen ett talande bevis för ovannämnda motto.

»På sex år har SAAB vuxit till en storindustri», lyder rubriken på en annan skärm, där SAAB:s snabba utveckling framhålles. Under denna tidsrymd har bl a golvarean mer än tredubblats, antalet anställda tredubblats och fakturerade leveranser mer än fyrdubblats.

Som en sammanfattning av utställningen bjuder de två sista skärmarna på ett par intressanta uppgifter. På den ena skärmen bjudes på »De svenska flygplanfarterna jämförda med de bästa utländska». Den svenska flygindustrin har allt sedan krigsutbrottet arbetat på att höja standarden hos vår flygmateriel och man kan tydligt se, hur den internationella toppfartskurvan och den svenska tenderar att snart mötas. Sak samma är förhållandet på bombflygplansdiagrammet, där vi tidigare legat ännu sämre till, men där SAAB—18B nu ryckt upp i toppen. Vi återkommer till B—18 snarast.

Den sista skärmen visar hur SAAB:s vunna erfarenheter pressat ned kostnaderna för flygplanen. Sänkningen av produktionskostnaderna är så mycket mera beaktansvärd, som arbetarlönerna höjts med nära 50 procent.

Svenska Flygmotor AB visar förutom en del statistiskt material även en flygmotor STWC—3 av egen tillverkning — den svenska Twin Wasp'en. G. K.

AB Linhams PRECISIONSMEKANISKA VERKSTÄDER

Stockholm

Huvudstavägen 49. Tel. 52 03 00



finmekaniska arbeten
instrument apparater

JAHRLS Mek. Verksstad
ÖREBRO

Idrottavägen 25 Tel 130 77, 203 52

Utställare hos SAAB.

För flygets män

är endast det bästa gott nog!

Använd därför

UNICA RESEFFEKTER

Märket



garanterar

äktheten

Aktiebolaget

TIDAN, Mariestad

**KOPPLINGS-
DETALJER
BRÄNSLE-
HANDPUMPAR**

**AKTIEBOLAGET
KÖPING
ARMATURFABRIK
KÖPING**

Leverantör till
SAAB och KFFV



A.-B. SVENSKA SPIRALFABRIKEN
Fridhemsgatan 43 • Stockholm.



Modellflygaren Lennart Edström från Eksjö vid Kranichens nos på Alleberg.

Nerflyttad linkoppling gjorde succé på Alleberg

Allebergssäsongen började tidigt i år. Redan den 13 maj tog en segelflyginstruktörskurs på inte mindre än 14 män från olika klubbar och med chefsinstruktören »Jilde» Karlsson i spetsen berget i besittning under en 3-veckors kurs, som har blivit den verkliga fullträffen. Förutom det ordinarie utbildningsprogrammet har deltagarna hunnit med att göra sina återstående prov för silver-C. Nästan allesamman hade 5-timmars kvar men efter ett par dagars rykande nordväst fauns det ingen i gänget som inte hängt 5 timmar på hanget. Höjd och sträcka har de flesta som inte förut haft de proven klara avverkat. Så det var ett fullfjädrat gäng som denna gång lämnade KSAK:s segelflyginstruktörskurs.

Stig Fägerblad är skolchef även denna säsong, femte året i följd, och av de övriga instruktörerna i sommarens elevkurser kan nämnas K.-E. Övgård, Johan Blomberg och Berger Nilsson. Pålitliga gamla bekanta således.

Under instruktörskursen gjordes ett intressant experiment. Birger Nilsson tog och monterade en extra linkoppling på en SG-38 nästan rakt under vingens framkant. Resultatet blev strålande. Med vinststart får man på Alleberg med en SG under gynnsamma förhållanden högst 200 m höjd. Med den nya kopplingen blev det 350-400 m utan svårighet, så här öppnar sig oändade möjligheter för klubbar med stora fält. 600-800 m höjd på 1.000-1.500 meters banor?

Nu går Birger Nilsson och Stig Fägerblad och de andra habituéerna och funderar på ett sätt att flytta ner kopplingen på Baby'n också. Sedan kan vi sälla flygstarten för en billig penning — om nu de fortsatta experimenten ger lika goda resultat.

Både »Jilde» Karlsson och Birger Nilsson anser starten med nerflyttad linkoppling behagligare än med noskoppling men man torde knappast kunna sätta nybörjare på metoden.

En 10-dagars kurs för modellflyglärare och modellflyginstruktörer har också pågått vid Alleberg. 12 pojkar från Kiruna i norr till Göteborg i söder har gnuggats i teori, bygge och trimning av Sigurd Isacson och resultatet har blivit prima. Förste instruktören för modellflyget, ing. G. H. Dérantz, var så nöjd med kursen att han absolut vill ha en likadan nästa vår innan segelflygarna hunnit lägga beslag på alla sängplatserna i »Alleby».

Norrvä.

KRISTIANSTADS FLYGKLUBB. Den nyigen bildade Kristianstads flygklubb har ingått som ansluten flygklubb i KSAK fr o m den 26 maj. Ordförande är stadsingenjör Arne Montén och sekreterare civilingenjör Gunnar Eklund, Milnergatan 4 B, Kristianstad. Klubben avser närmast att idka modell- och segelflyg och har redan börjat bygga sitt första gildflygplan. Antalet medlemmar utgör f n 70 stycken.

Höjdtävlingen:

LINKÖPINGS FLYGKLUBB

har bästa höjden

Strömmen av rapporter till FLYG:s och KSAK:s rikssegelflygtävling (höjdtävlingen) har på senaste tiden växt så våldsam att vi nu måste börja behandla dem summariskt.

LINKÖPINGS FLYGKLUBB ligger nu etta i fråga om individuellt bästa resultat. *Sven Österdahl* flög nämligen den 23 maj med Baby SE-SBW från Tanneforsfältet till Rök, Ödeshög, 53,5 km. Han kopplade från vinschen på 250 m höjd och steg under sträckflygningen till 2350 m — *höjdvinsten alltså 2100 m.* — *Olle Tidblom* fick med samma plan den 21 maj vinsten 1100 m. Vinsch. — *Henry Norrbom* fick den 25 maj med samma plan under en sträckflygning till Gammalkil (23,5 km) vinsten 1550 m. Vinsch.

ESKILSTUNA FLYGKLUBB redovisar den näst bästa höjdvinsten. Medlemmen *John Bohman* flygläpades den 27 maj från Ekeby flygfält med Baby SE-SBM till 360 m och steg till 2360 m — *höjdvinst 2000 m.* — *Harry Carlsson* fick samma dag med samma plan efter flygsläp höjdvinsten 955 m.

AEROKLUBBEN I GÖTEBORG: *Anders Johansson* med Baby SE-SAN efter flygsläp den 21 maj i Trollhättan höjdvinst 1300 m. — *Sven Sandberg* med Baby SE-SBH i Västerås den 22 maj vinsten 700 m. Vinsch.



Ny flygplantyp i höjdtävlingen — Moswey III. Ägaren, flygling Bengt Wassgren, gör sig klar för start från Bromma med hjälp av dir Gunnar af Ekenstam och skäggige Birch-Iensen.

AEROKLUBBEN I MALMÖ: *Yngve Hansson* (17 år) med Baby SE-SBZ över Bulltofta den 20 maj vinst 1425 m. Vinsch.

BORLÄNGE-DOMNARVETS FLYGKLUBB: *Arne Forslund* (bror till Valle) med Baby SE-SBG den 6 maj vinsten 1400 m. Vinsch från Rommehed.

KARLSKOGA FLYGKLUBB: *Folke Tollstoy* med Baby SE-SCS den 20 maj efter vinschning vinsten 1400 m. — *Per Aldrin* med samma plan den 27 maj vinsten 1250 m. Vinsch.

NORRKÖPINGS FLYGKLUBB (som hade en lyckodag annandag pingst den 21 maj med 5 plan i luften och inget på marken — klubbsumma 30 tim flygtid): *Heinz Kipp* med Kranich SE-SCC under flygning till Atvidaberg tur och retur (c:a 9,5

(Forts. på sid. 39.)

Till Flygmotorer fordras Förstklassigt gods,

som både konstruktören
och flygaren kan
lita på.

Silumin Gamma

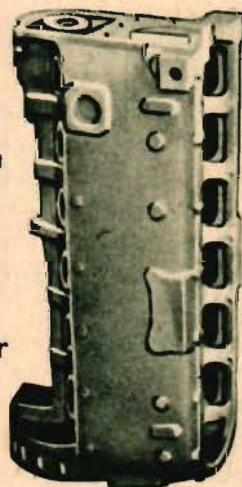
har dessa egenskaper



Bröderna

SÖDERBERG

Eskilstuna



Vevhus till
Flygmotor
Vikt c:a 125 kg.

SOM MOSQUITOBOMB...

Forts. fr. sid. 12.

rarna kände inga som helst obehag. Och så kom det sig att en reguljär passagerartrafik med Mosquitos började.

En smula historik

Trafiken mellan England och Stockholm började efter den tyska ockupationen av Norge, då Stavanger inte längre kunde användas av engelsmännen. I februari 1941 flyttades startplatsen till Leuchars från Perth i Skottland, varifrån flygplanen till Stavanger utgick. I Leuchars hade RAF ett av sina fält, som tillät start och landning av de tyngsta flygplan. Till en början användes en Lockheed 14 och tre ombyggda Hudson-plan samt två stycken Lodestar, vilka tidigare ägts av norska regeringen och även nu flögs av norska besättningar i BOAC:s uniformer. Under 1941 hann man med 54 flygningar i östlig riktning och 53 i västlig.

Under 1942 utökades trafiken kraftigt och

bl. a. började man flyga norska flyktingar till England. För så skrymmande gods som maskiner använde man en Curtiss CW 20 med namnet »St. Louis», som bekant prototypen till Curtiss Commando. Största delen av lasten utgjordes alltså av kullager, men man flög också till England med delar till dieselmotorer, precisionsinstrument, stålverktyg samt urfjädrar till bombflygarnas klockor. Vid ett tillfälle hade de elektrifierade järnvägarna i södra England stoppats efter ett tyskt bombardemang och för att få i gång dem igen måste man ha en del apparater, vilka endast kunde levereras av ASEA i Sverige. De flögs över och efter några få dagar var järnvägstrafiken åter i gång.

I februari 1943 fick BOAC sina första Mosquitos, vilka kunde ta ca 600 kg last. I mars 1943 började man använda Dakota-plan och dessa två flygplantyper bragte tillsammans med Lodestar-planen trafiken till dess högsta intensitet.

De värdefulla ställasterna uppgick första året till sammanlagt 64 980 kg men hade 1944 ökats till 259 920 kg, sammanlagt 787 500 kg på de fyra åren och därav 201 600 kg, som flögs till England f. v. b. Ryssland.

Bastin.

MOSQUITO



Den perfekta modellen

av MOSQUITO får Ni genom att använda Er av vår Modellsats i aluminium. Kr. 5:50.

Modellsatsen innehåller: 1 st. gjuten modell av planet, 2 st. propellrar, 2 st. propellernav, 1 st. ritning, 1 st. bygganvisning, stålull, smärgelduk samt Engelska nationalitetsbeteckningar.



HAMNGATAN 20 LINKÖPING

Firman med de aktuella modellerna

Volontäranställning

kan vinnas den 1. november 1945 vid samtliga flygvapnets förband inom någon av följande yrkesgrenar:

- 1) flygplansmekaniker,
- 2) vapenmekaniker,
- 3) signalmekaniker,
- 4) trupp utbildare.

Fordringar: Sökande skall ha genomgått minst fullständig folkskola och under året uppnå lägst 17 och högst 23 års ålder. Inom yrkesgrenarna flygplan- och vapenmekaniker kräves härutöver genomgång av verkstadsskola eller att sökanden har praktik från verkstad eller på annat sätt förskaffat sig jämförbar praktisk utbildning. Inom yrkesgrenen signalmekaniker kräves särskilt snabb uppfattningsförmåga, god handstil samt god skolunderbyggnad.

Ansökan om anställning ställs till vederbörande förbandschef och bör ingivas före utgången av juni månad. Formulär för ansökan tillhandahålls av förbandets rekryteringsofficerare och av arbetsförmedlingen.

Provtjänstgöring för sökande, som kan påräkna anställning, kommer att ordnas under några veckor i juli eller augusti månad.

Framtidsutsikterna inom flygvapnet äro gynsamma, tjänsten omväxlande och utbildningen god.

Närmare upplysningar lämnas av vederbörande rekryteringsofficerare, den offentliga arbetsförmedlingen och

FÖRSVARETS ANSTÄLLNINGSBYRÅ

Stockholm 1.



Flyg
FÖRSVARETS ANSTÄLLNINGSBYRÅ

MARTHALLS

FLYGDRÄKTER, MÖSSOR och BASKER

Marthalls Syndustri A.-B.

Telefon 229 32 Linköping



TRADE

MARK

SOINNE & CO, Ltd.

HELSINGFORS

Finare fanérsorter
specialitet flygplankryssfanér

BHT-1 "Beauty"
det nya sportflygplanet
byggt av SOINNE-FANÉR



Generalagent för Sverige:

FIRMA

ARVID SCHAUMAN

Wahrendorffsgatan 1 - Stockholm
Telefon 21 14 15 - Telegramadr.: "Camit"

ATLANTTRAFIKEN...

Forts. fr. sid. 13.

mellan Skandinavien och USA är förresten Bernt Balchen också en av förgrundsfigurerna. Det var nämligen han, som i egenskap av naturaliserad amerikan men nordiskt född från början fick i uppdrag att organisera denna trafik. I början av 1940 var han klar med sitt uppdrag och det var bara fråga om dagar, innan det första flygplanet på den skandinavisk-amerikanska Atlantrouten via Island skulle starta, när den 9 april kom och därmed den tyska ockupationen av Norge, som satte stopp för alla sådana planer för fem år framåt. En flygare med större arktisk erfarenhet än Bernt Balchen finns inte.

USA-trafik på allvar

Lördagen den 2 juni landade en Douglas »Skymaster» på Bromma med bl a. den amerikanske befälhavaren på Island, den likaledes norskfödde amerikanske general Martinus Stenseth ombord. Det var inledningen till den reguljära amerikanska flygtrafiken på den nordliga routen mellan New York och Sverige sedan provflygplanet mellan Island och Stockholm landat på Bromma den 25 maj. Första turen USA—Bromma tog 17 tim 14 min.

Mången frågar sig säkert, vad det stora intresset från USA:s sida ifråga om Sverige och särskilt då Stockholm egentligen innebär. Ja, i första hand bör vi naturligtvis känna oss glada över att svenska och amerikanska intressen närma sig varandra så mycket. Men samtidigt får vi inte glömma, att Sovjets inställning till den kommande internationella och interkontinentala flygtrafiken i detta speciella fall spelar en ganska avgörande roll.

Just nu vet man inte mycket om Moskvas inställning, men det är otvivelaktigt, att det sovjetryska trafikflyget måste ha minst en europeisk utpost någonstans, där passagerare till Sovjet kan hämtas, om nu andra nationers flygplan inte kommer att tillåtas flyga över sovjetiskt territorium. Det finns fyra naturliga sådana utposter —

Tio lyckliga AB-stipendiater

Det är nu femte året i följd som segelflygstipendierna från Aftonbladet utgår. Stipendierna är avsedda att användas för utbildning av klubbmedlemmar som är lämpliga som instruktörer. Stipendierna tilldelas klubbarna genom lotning, varefter resp. klubb själv utser lämplig stipendiater. Stockholms segelflygklubb erhåller dock automatiskt 3 stipendier varje år.

Här nedan en förteckning på de 10 segelflygare som 1945 får Aftonbladets segelflygstipendier à 200 kronor för utbildning i högre kurs vid Alleberg:

Ivar Jansson, Stockholms SFK.
Åke Strid, Stockholms SFK.
Carl-Otto Sollman, SFK.
Gösta Andersson, Umeå FK.
Arne Lind, Västerås FK.
Sture Jerstedt, Uppsala FK.
Idon Pettersson, Karlskoga FK.
Matz Andersson, Borås FK.
Bengt Odevall, Vimmerby FK.
Karl-Göran Klevstiege, Ö. Sörmlands FK.



Hälsning från fritt Danmark

»Nu er skønnere Tider atter oprundet», skriver den kände danske modellflygaren ing. Per Weishaupt i ett brev till FLYG daterat den 13 maj 1945. Som en symbolisk gest bifogade han denna bild av Hans Kløve Lassen och hans segelmodell »HOLGER DANSKE» (även namnet på en av Danmarks mest berömda motståndsgupper under ockupationstiden). Till denna modell har Dansk Modellflyver Union gett ut ritning. — »Det er dejligt at man nu igen kan skrive uden Censur», skriver »Pewee» till slut. Vi håller med honom!

FLYGDAG PÅ SKARPNÄCK

Forts. fr. sid. 35.

af Uhr kom från F 8 i var sin J 22 och gjorde »gräsklippningsanfall» mot fältet — sedan rakt upp mot det blå och ryggygning som så småningom övergick till fullbordad looping. Upprepade attacker, topproll och roll — allt i slutet formering. Hur man kan behärska två snabba jaktplan så fullständigt verkade nog gåtfullt på en stor del av publiken.

Stockholms segelflygklubb med civilingenjör Lennart Svedberg i spetsen och de medverkande segelflygarna från F 8 under befäl av kapten Mac Hamilton — och de samlade styrkorna under ingenjör Bertil Flormans säkra ledning — har heder av denna väl genomförda flygdag, som blev dubbelt så bra som fjolårets tack vare det fina vädret. SSFK och F 8 har nu samarbetat i flera år för att sprida flygsinne — två samsprungna parhästar som inte förtrötts. De tillönskas god dragkraft även för framtiden!

Pro Mille.

Stockholm, Warszawa, Prag (dit ryssarna redan flyger en linje från Moskva) och Istanbul — när det gäller internationell lufttrafik. Men när det gäller interkontinental flygtrafik mellan New York och Moskva ligger onekligen Stockholm allra bäst till. Vi svenskar hoppas också att åter få se Aeroflots representanter på Bromma, där de gjorde sig så omtyckta under samtrafiken med Aerotransport.

Att såväl Amerika som England är starkt intresserade av Stockholm som mellanlandningsplats för flygtrafiken till Moskva är ställt utom tvivel.

För att återgå till ursprungspunkten — Air Transport Command — som så småningom kommer att förlora sin militära prägel, så har ATC omkring 150 mans personal på sin Brommabas. Bara detta bevisar, att Bromma är en mycket viktig replipunkt i det amerikanska flygtransportnät, som omspannar hela jordklotet.

G.K.

LINKÖPINGS FK...

Forts. fr. sid. 37.

mil, flygtid 3 tim 6 min) vinsten 1 660 m. — Lennart Lindgren med Baby SE-SFA vinst 1 650 m. — Erik Sellgren med Kranich SCC vinst 1 650 m. — Rune Larsson med Baby SE-SBB den 27 maj vinst 1 841 m. Alla flygstarter.

STOCKHOLMS FLYGKLUBB: Bengt Wassgren med sin Moswey SE-SDI den 20 maj vinst 1 000 m och den 21 maj vinst 1 600 m. — Harry Andersson med samma plan den 20 maj vinst 1 280 m. Alla flygstarter.

STOCKHOLMS SEGELFLYGKLUBB: Sigurd Larsson med Baby SE-SAH den 1 maj, vinst 900 m och med Weihe SE-SCP den 21 maj vinst 1 100 m. — Däsa Kreuger med Baby SAH den 6 maj vinst 1 100 m och med samma plan den 20 maj vinst 825 m. — Björn Andersson med Weihe SCP den 20 maj vinst 1 600 m. Allt med vinst.

VÄSTERÅS FLYGKLUBB, Arne Lind med Baby SE-SAB den 12 maj vinst 1 370 m (korrigerad siffra) och med Baby SE-SBH den 27 maj vinst 1 570 m.

375-KM-FÄRD...

Forts. fr. sid. 32.

hemstad Malmö och öster om Bulltofta drasade jag ner till 1.200 m. Om jag inte fick en blåsa till och minst 1.500 m höjd så skulle jag skändligen misslyckas. Men till slut lyfte mig en vänlig kamin till 1.600 m i moln (basen hade sänkt sig igen). Kurs mot Smyge läge — mitt angivna mål. Satt och räknade på kartan, jämförde höjd och kvarvarande sträcka — knivigt! När det gick ett par minuter utan höjdförlust och det så småningom stod klart att det skulle »gå vägen» blev jag rätt belåten, visslade och tjoade och stampade.

Över målet Smyge läge på 350 m höjd gjorde jag en lov och visade upp mig. Kl. 16.45 satte jag mig vid en pilallé på ett stort fält med flygstartmöjligheter — man är väl lokalpatriot! — på gården Hemmesro. Jag frös så benen skakade men familjen Bengtsson bjöd in mig på middag och sedan kaffe med konjak så jag tinade upp.

Olovs flygtid var 6 tim 45 min från urkopplingen och den flygna sträckan 395 km — men fågelvägen 375 km. Enligt rekordbestämmelserna räknas dock sträckan från startplatsen (Karlsborg) och inte från urkopplingen. Då minskar Olovs distans strax till 360 km — vilket emellertid även det är ett gott internationellt resultat i fråga om målsegelflygning.

Olov har roat sig med att räkna ut hur långt han sträcksegelflugit sammanlagt i sina dar — summan blev ca 2 000 km. Däri ingår även hans guld-C-försök den 24 aug. 1943, då han efter 278 km flygning landade i Gamleby på grund av att han fick en blåsa för lite. Guld-C-höjden tog Olov 5 gånger i fjol, 2 gånger i Karlsborg före och 3 gånger vid Alleberg under tävlingarna. Ganska tränad vid det här laget!

F 6-Weiher är nu vårt lands finaste högvärdiga segelplan. Förra sommaren slog nämligen löjtnant Arne Wennerström höjrekordet med samma plan — och med Olovs två sträckrekord blir det summa tre rekord

Aneby

SIMON MÅLKVIST SNICKERIFABRIK

Tel. 59 A NEBY Tel. 59

Tillverkar alla slag av byggnadssnickerier, leverantör till Armén av logementspallar och lådor m. m.

Halmstad

ELEKTRA

GÖSTA PAHLSSON AB.
Klammerdammsgatan 13 Telefon 100
UTFÖR ELEKTRISKA ARBETEN
TILL MODERATA PRISER
Stort lager av armatur

Alex Anderssons Bageri

Rekommenderar sina
UTSÖKTA BRÖDSORTER

HALMSTAD - Tel. 489 - 1133

Linköping

BAUER & ANDERSSON

FÄRGERI & KEMISK TVÄTTANSTALT
Tullgränd 4, Linköping
Telefon: 2444

Vårt motto:
Gott arbete och humana priser

Linköpings Tryckeri Aktiebolag

Telefon 1489

BOKTRYCKERI
BOKBINDERI

Leverantör till FLYGVAPNET

ELSAS

NYA CAFÉ & MATSALAR

Repslagaregatan 14 (vid S:t Larsparken)
Telefon 4208 Linköping

PILSNER OCH MAT

Öppet 6 f. m.—8.30 e. m.
Söndagar 8—11 f. m., 1—8 e. m.

God husmanskoat Moderata priser

GEORG NILSSON

MALMSLÄTT

KOPPAR- & PLÅTSLAGERI

• Telefon 50 •

Alla till yrket hörande arbeten utföras
omsorgsfullt till lägsta priser

GULDÉNS MÖBELAFFÄR

(Nils O. Guldén)

Affär: Storgatan 56. Telefon: 53 88
Verkstad: Eklundsg. 9. Telefon: 4 45
LINKÖPING

Rekommenderas!

KARINS FIN- OCH HEMBAGERI

Rekommenderar

• sina förstklassiga tillverkningar •

Snickaregatan 38 Telefon: 24 14

Linköpings Billackering

Innehavare: NILS GÖRANSSON

Klostergatan 5
Tel. 24 20

Förstklassigt arbete garanteras
Mångårig praktik

Herd. Lindebergs Eftr.

Konditori

Stora torget 3 - Linköping - Telefon 1 76

REKOMMENDERAS

Festvagn Storgatan 50

Martin Ängquist A/B

FÄRGERI- & KEMISK TVÄTT
Storgatan 34, Linköping

Telefoner:

Kontoret 20 47, Affären 2 07, Fabriken 23 66

FLYGARE!

Vänd Eder till

Malmslätt's Nya
Cigarr- & Diverseaffär

Telefon 101

Till fackmannen

vänder sig den kloka inköparen. Vi föra
av egen tillverkning Möbler, Duchateller,
Fåtöljer, Madrasser med prina tagel.
Renoveringar och omstopningar m. m.

Bröderna Benngård

Nygatan 10 - LINKÖPING - Tel. 380 47

Honnör för Danmark

DDL — Det Danske Luftfartsselskab —
har öppnat sin flygtrafik mellan Köpenhamn
och Bromma med en tur i vardera rikt-
ningen varje dag. Detta är den enda linje,
som DDL f. n. trafikerar med undantag
av linjen till Bornholm. Stockholmslinjen
flygs med den fyrmotoriga »Jutlandia» av
typ Focke-Wulf Kondor. DDLs andra Kon-
dor — »Dania» — var i London den 9 april
vid den tyska ockupationen och flögs i Eng-
land av sin danska besättning, tills den ha-
vererades. Den kommer icke att repareras.
Alla DDL:s flygare, mekaniker m. m. i
England sökte f. ö. inträde i RAF och fick
flygutbildning. Flera av dem har tjänstgjort
som jaktflygare under kriget.

346 ABA-turer till Skottland

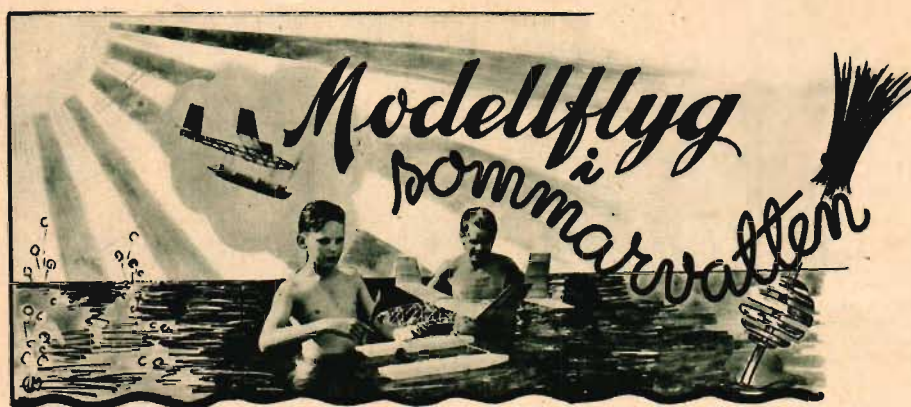
Aerotransport har 1942—1944 på linjen
Stockholm—Skottland transporterat 1905
passagerare, 31 846 kg post och 270 173 kg
bagage. Sammanlagt har 346 turer gjorts på
denna rutt. Under fjolåret transporterade
ABA 25 065 passagerare mot 24 602 året
förut. Inkomsterna av rörelsen var under
fjolåret 8,08 milj. kr. mot 9,12 milj. året
förut, härav på personbefordran 3,90 milj.
kr. (4,13), på godsbeholdran 0,40 milj.
(1,55) och på postbefordran 0,95 (0,96)
milj. kr. Bolagets vinst- och förlusträkning
slutar på 8,64 milj. kr. mot 9,77 året förut
och balansräkningen omsluter 18,56 milj. kr.
mot 11,42 året förut. Bolaget redovisar lik-
som tidigare år en nettovinst på 138 888 kr.
och styrelsen föreslår liksom i fjol att tio
procent avsättes till reservfond, att fyra pro-
cent delas ut till aktieägarna med 123 360
kr. och att till vinst- och förlusträkningen
balanseras 20 434 kr. Förra året gjordes en
utdelning för både 1943 och 1942. Enligt
bolagsberättelsen lämnade fjolåret ett brutto-
överskott på 1 milj. kr. mot 2,96 milj. året
förut sedan avskrivningar företagits med
0,86 milj. kr. (2,82).

TEDDER FICK FIN SOUVENIR. Under
sitt Stockholmsbesök fick marskalk Ted-
der som souvenir från A-B Kronometer
uppsänd till sig på Grand Hotell en mo-
dern svensk flygkronometer. Den pojkak-
tige flygmarskalken blev mer än förtjust
över denna lilla gåva, berättar man på bo-
laget, där man senare hade nöjet att få se
både marskalken och lady Tedder på tack-
visit. Tedder var särskilt intresserad av
fartskalan på kronometern och gjorde sig
väl underrättad om hur den fungerade.

FAR INTE PLATS: På grund av utrym-
mesbrist — trots de 48 sidorna — måste
vi låta vår sensationella artikelserie »Gud
är min andrepilot» stå över till nästa num-
mer. Detsamma gäller *segelplanbeskriv-
ningen* — men i gengäld har flera tidigare
nummer av FLYG detta år innehållit mer
än en beskrivning!

som denna förnämliga källa varit med om.
Den skall visst dekoreras...

Bengt Olow slog med sin guld-C-flygning
den 25 maj löjtnant Rolf Svartengrens
sträckrekord på 330 km (Ljungbyhed—Norr-
köping) från i fjol och Stig Fägerblads
målrekord på 300 km (Alleberg—Ystad)
från 1943. Men man kan hoppas att någon
slår Olows rekord i sommar — ty varför
skall han ha nästan allt? P. M.



Att sjömodellflyget inte fått någon riktig fart i Sverige beror bl a på att vi inte hunnit få upp ögonen för denna speciella sport förrän kriget kom och därmed materialbrist. Men nu börjar förbränningsmotormodellerna bli vanliga även i vårt land — och det är just på dessa som tofflor gör sig bäst. För att uppmuntra flottörmodellbygget utlyser FLYG härmed en tävling, öppen för alla nordiska modellflygare, om vem som tar bästa fotot av sjömodellflygning (med gumminotor eller fhmotor). Det skall vara bilder med fart och fräs — inget stillsamt posering! Första pris 50 kr, andra pris 25 kr och tredje pris 10 kr. Om bilderna inte är publicerbara utdelas inga priser. Sista dagen 31 aug. 1945. Märk kuvertet »Toffeltävling».

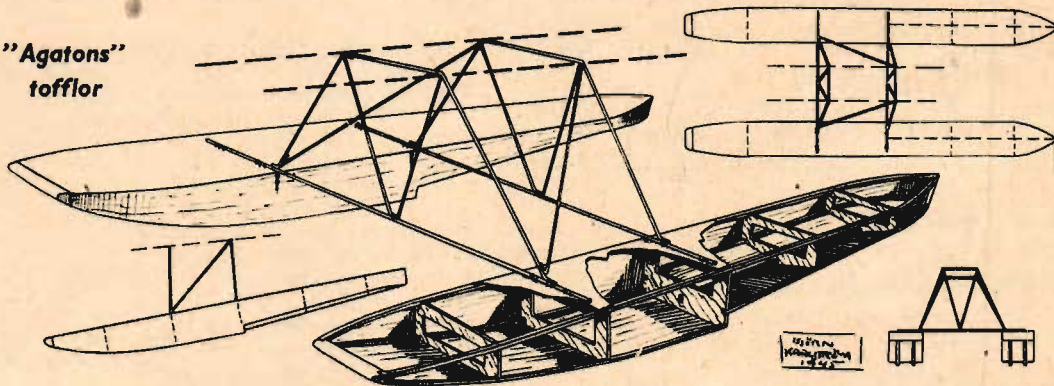
Bygg flottörmodeller och fotografera dem!

I Amerika samlas modellflygare ofta till stora tävlingar i sjömodellflyg. Åskådare kommer från alla håll i segel- och motorbåtar eller i bil. Dessa tävlingar bidrar ytterligare till att popularisera denna härliga gren av modellflyget. Varför inte så i Sverige? SM i sjömodellflyg — låter inte det bra?

Så här kan man bygga tofflor, säger »Agaton» Björn Karlström, pekar på skissen här t h och tillägger muntligt: Rita först upp flottörens uppifrånprojektion och näla fast de båda övre longerongerna. Spanten placeras på sina platser vinkelrätt mot longerongerna. Över spanten sträcker man de övriga longerongerna. Sidorna kläds med lämpligt material — från tunn elfbenskartong till 0,5 mm aspflak eller björkfänér (men helst inte papper eller siden på tofflor till förbränningsmotormodeller). Bottnarna framför och bakom steget kläs med samma material. Alla skarvar och fogar tätas med balsalim. Tofflan impregneras på insidan med zaponlack, varpå däckets läggs — detta kan ev ske med siden. Köllisterna anbringas (utanpå klädseln), t ex två på varje flottör, material 2x2 mm aspribbor. Tofflan impregneras utanpå med en tunn shellacklösning och slipas med mycket fint sandpapper; detta upprepas tills ytan är absolut porfri. Till slut målas tofflan i önskad färg.

Flottörstället fordrar ingen närmare förklaring. Vid monteringen iakttas att tyngdpunkten bör komma strax framför steget.

»Agatons»
tofflor



VINGARNAS JUBILEUMSTÄVLINGAR

Med anledning av Vingarnas 10-årsjubileum har klubben inbjudit de svenska modellflygklubbarna till modellflygtävlingar på Skå-Edeby flygfält de två söndagarna 15 och 22 juli. Första söndagens tävling är öppen för utländska modellflygare samt svenska modellflygare med KSAK:s guldmarke och den andra söndagen för svenska modellflygare med marke i silver eller lägre valör. Tävlingarna omfattar samtliga klasser enligt KSAK:s regler.

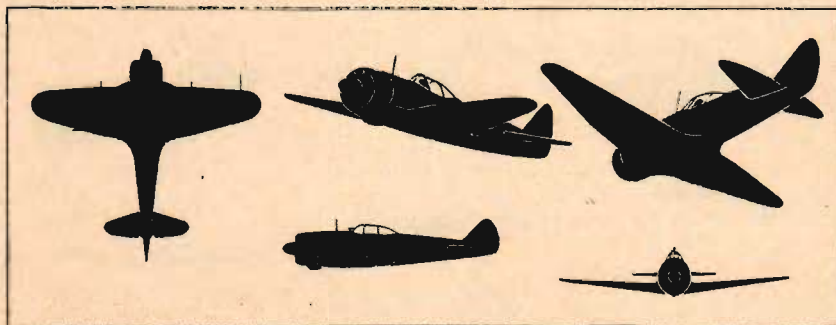
I samband med tävlingarna anordnas ett tältläger vid Skå-Edeby tiden 14—23 juli. Anmälan om deltagande i tävlingar och tältläger skall vara Vingarna tillhanda senast lördagen den 23 juni under adress: Modellflygklubben Vingarna, Regerings-

gatan 5, Sthlm. Till anmälan bifogas anmälningsavgift (75 öre per modell) samt namnuppgift på ev medhjälpare. PM om tävlingarna tillställs senare alla anmälda klubbar. Önskemål om inkvartering i Stockholm bör emellertid snarast sändas till Vingarna, lämpligast i samband med anmälan om deltagande. Obs senaste anmälningsdatum!

★

Den 300:e modellflygklubben. I dagarna har den 300:e modellflygklubben registrerats, meddelar ingenjör G. H. Dérantz, KSAK. För ett år sedan var antalet under 100. Den 300:e klubben hör hemma i Dalarna och heter Sägmyra flygklubb »Måsarna». Klubben har 25 medlemmar och primus motor är Sune Callenberg.

KLIPP HÄR!



Japanskt enmotorigt ensitsigt jaktflygplan.
Motor: 1 st 1.450 hk Nakajima Ki 442, 14-cyl
luftkyld stjärnmotor.

Spännvidd: 9,70 m.
Längd: 8,92 m.
Maxhastighet: 580 km/t.



Beväpn: 2 st. 12,7 mm samt 2 st 7,7 mm ksp.
Tillverkare: Nakajima Hikoki Kabushiki
Kaisha, Otha, Gumma-Ken.

NAKAJIMA S-02 "TOJO"

Malmö

FLORINS

JÄRN-, VERKTYGS- OCH
BOSÄTTNINGSAFFÄR

Södergatan 7 MALMÖ
Tel. Linje 114: 232 01, 179 44, 158 55
Bostaden 524 88
Rekommenderas

Ädelmetall A.-B.

MALMÖ Tel. 28 346, 26 219



Försäljer GULD

SILVER

PLATINA

samt platinalegeringar

Norrköping

IVAR LÖWGREN'S EFTR.

(Johansson och Lindskog)

N. Rådstugatan 16 - Tel. 249 10
NORRKÖPING

Platsens största sortering av
VARTA ACKUMULATORER o.
PERTRIX TORREBATTERIER

Laddningsstation och Billelektrisk service

KÖP EDRA JÄRNVAROR I

Östra Eneby

JÄRNAFFÄR

(Innehavare Jonsson & Ek)

Flinspongavägen 144 - Telefon 111 46

V Ä L S O R T E R A D

Åskledaranläggningar

Provningar och Justeringar
Brandtelegraf-, Radio- &
Lokaltelefonanläggningar

utföres noggrant och till lägsta pris av

Firma Åskskydd

Innehavare: EMIL ANDERSON

Vattengränd 5 - Norrköping - Tel. 284 80



FRAN MODELLFLYGDAGEN I BOTEÅ: T v Gustaf Pettersson från Örnsköldsvik med sin framgångsrika dieselmotorsmodell, som flög 32 min och försvann. — T h tittar uppvisningens drivande kraft kyrkoherde J. Hovde på en annan dieselmotorsmodell, framförd av ägaren Gustaf Wiklund. Obs. att motorn inverterats så att cylindern hänger.

"GP" FLÖG 32 min MED "GP-DIESEL"

Ortstidning sprider flygsinne i Ådalen

Sedan i höstas har modellflyget fått ett skraftigt uppsving i Ångermanland, vilket är en följd av att tidningen *Västernorrlands Allehanda* i Härnösand ägnat flyget stort utrymme i sina spalter. VA:s flygartiklar m m har format sig till en kampanj av stora mått, som spritt flygintresset i vida kretsar. Tidningen har t o m köpt en dieselmotor av ing. Pinotti's välkända märke »GP-diesel», som vid det här laget puttrat vid flera uppvisningar i Ådalen.

Söndagen den 13 maj anordnades en uppvisning i Boteå, några mil öster om Sollefteå, på initiativ av VA och Boteå ungdomsnämnd. VA-dieseln hade monterats in i en modell, som konstruerats av övikaren Gustaf Pettersson — kallad »GP» liksom motorn! — och planet startades för säkerhets skull med endast 1 cl bränsle i tanken. Modellen greps emellertid av termik och steg snabbt. Efter 32 min flygtid försvann planet ur sikte över bergen vid Offer och ännu på söndagskvällen hade det inte återfunnits.

Vid provstarten före rekordflygningen hade Petterssons modell fått tiden 8.22 min — det var första flygningen med det planet! Petterssons modell väger med motorn 3,7 hg och har 983 mm spännvidd.

I en intervju i VA uttalar Pettersson sin stora beundran för ing. Pinotti och hans verk »GP-diesel».

— Jag har sett många dieselmotorer men aldrig någon som gått upp mot denna, sade »GP».

Det fanns ytterligare tre dieselmotorsmodeller vid uppvisningen — ägda av Gustaf Wiklund, Rune Johansson och Ingemar Berg-

fors — men dessa modeller hade inte hunnit trimmas och fick inga nämnvärda tider. Med segelmodeller uppnåddes emellertid en guld- och två silvermärkestider. Det var »GP» Gustaf Pettersson som fick guld.

Uppvisningens drivande kraft, kyrkoherde J. Hovde i Boteå, var entusiastisk och sade att man snarast skall försöka få i gång en flygklubb i Boteå. Intresset saknas minsann inte.

Västernorrlands Allehanda är värd en honnör för sin flygkampanj. Ortspressen kan göra storverk när den sätter i gång!



RUNE "BANANEN" ANDERSSONS HÖGVÄRDIGA SEGELMODELL

Byggsats med utsågade spryglar, lister, ritning, beklädnad, m. m. 4:95 + porto

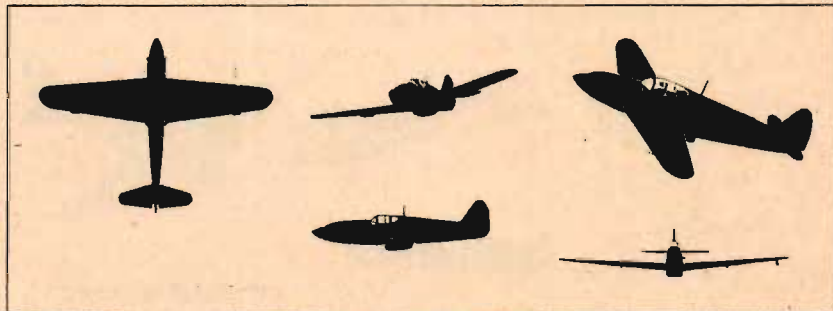
MODELL-SPORT
FALKENBERG

KLIPP HÄR!



MITSUBISHI S-03 "TONY"

Japanskt enmotorigt ensitsigt jaktflygplan.
Motor: 1 st japanskyggt Mercedes-Benz DB 601 på 1.400 hk.
Beväpning: 1 st 20 mm akan. 2 st 12,7 mm ksp samt 2-4 st 7,7 mm ksp.



Spännvidd: 11,98 m.
Längd: 8,77 m.
Bomblast: 920 kg.
Maxhastighet: 530 km/t.

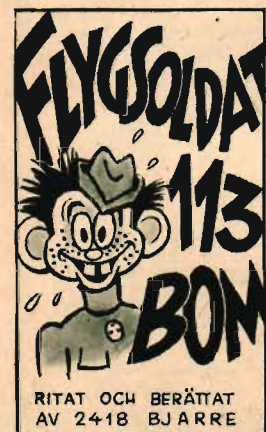
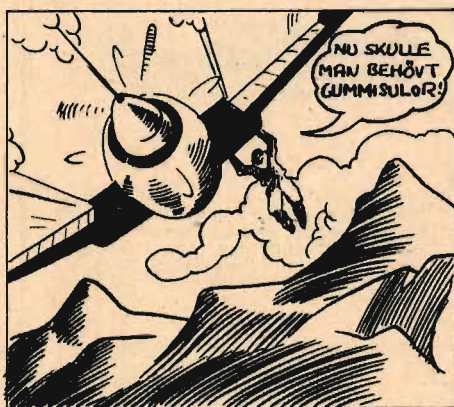
Topp höjd: 10.680 m.
Tillverkare: Kawasaki Kokuki Kabushiki Kaisha, Kobe (en av firmorna i Mitsubishi).

ÖRNUNGEN flyger jorden runt



TEXT AV
MAJOR H. VICTORIN
En **High-serie**

Under världsrekordflygtävlingen får portugiserna motorfel. En mekaniker försöker klättra ut till motorn men hans fallskärm utlöses och han blir hängande. Svenskarna råkar vara i närheten och Bång lyckas med uppjudande av alla krafter rädda portugisen över i sitt flygplan. Men...



LÖSNING TILL FLYGPLANIDENTIFIERING NR 20

1



11-2: Symmetriskt spetsig nos med luftintag på översidan. Landningsställskåpor på vingarnas undersida. Hög, kort kabin. Hög avrundat stjärtsidplan. Jfr Alracobra.

2



FW 190: Lågvingat. Trubblig nos. Stor spinner. Låg infölld kabin. Flygkropp med rak undersida, bakåtsluttande översida. Sporrhjulet går ej helt in. Jfr J 22.

3



BOEING B-29: Fyrmotorigt. Mycket lång, rak flygkropp. Enkelt långsluttande stjärtsidplan (»Fortress-fena»). Långt framskjutande symmetriskt avrundad nos. Jfr B-17 Fortress.

4



DO 217: Tvåmotorigt. Dubbla stjärtsidplan. Dubbeltrapetsformigt stjärthöjdplan med hack för stjärtkon. Dubbeltrapetsformiga vingar med runda vingpetsar. Bottenutbyggnad i nosen. Jfr B 18, Me 110.

5



HELLCAT: Lågt midvingat. Tjock flygkropp. Uppåttill och bakåttill tvåräskuret stjärtsidplan. Tvåräskurna vingpetsar. Oval motorkåpa. Hög ansett stabilisator. Jfr Wildcat och J 22.

6



TYPHOON: Lågvingat. Kort, kraftig nos. Stor bred kylare under nosen. Runda ving- och stabilisatorpetsar. Tydligt framskjutande vingbeväpning. Jfr Tempest.

7



BARRACUDA: Skuldervingat. Mycket högt ansett pilformig stabilisator. Stora rektangulära vingklaffar. Stor kylare i nosen. Jfr Fairey Battle och Firefly.

8



AIRACOBRA: Lågvingat. Mycket lång nos. Smal flygkropp med avängd undersida. Framskjuten kabin med luftintag bakom. Pilformig stabilisator. Jfr 11-2 och Klincobra.

9



HELLDIVER: Midvingat. Flygkroppen starkt uppsvängd bakåt. Trapetsformig vinge med rak framkant och V-form. Långsträckt, delvis glastäckt kabinöverbyggnad. Relativt stort stjärtsidplan med långsluttande framkant. Lång nos. Jfr SAAB-17, Vengeance och Bermuda (Buccaneer).

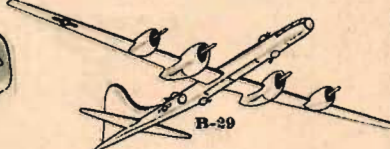
KARIKATYRLÖSNING IDENTIFIERING NR 20



11-2



Fw 190



B-29



Do 217



Hellcat



Typhoon



Barracuda



Airacobra

Norrköping

EDERT DAGLIGA BRÖD
erhållas Färskt och Gott i

Hötorgets Fin- & Hembageri

Inneh. G. SVENSSON

S:a Kyrkogat. 46, Tel. 246 53, Norrköping

Beställningar emottagas

E. PETERSON

BLECK- och PLÅTSLAGERI

Smålandsgatan 35, Norrköping, Tel. 269 64

Utför alla slags

PLÅTSLAGERIARBETEN

till humana priser

SOPTUNNOR på lager

Köp det dagliga BRÖDET
av våra förstklassiga tillverkningar

ERLANDSSONS

BAGERI & KONDITORI

Herrgårdsvägen 4, Norrköping, Tel. 254 84

Beställningar mottagas

ERIK WESTRÉN

GLASMÄSTERI

GLASSLIPERI

Västgötegatan 28 (Lilla Torget)

Telefoner 203 56, 201 04 NORRKÖPING

Lastbilcentralen

NORRKÖPING

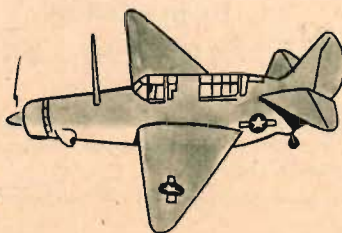
Slottsgatan 116 - Telefoner 257 56, 257 57

Utför alla slag av

Grovkörslor, Expresskörningar,
Flyttningar, Emballeringar och
Spedition

Vinnarna i nittonde etappen

Den nittonde och näst sista etappen i FLYG:s identifieringstävling var tydligen en av de lättare. Den enda stötestenen, om man kan tala om en sådan, var uppgift nr 8 — det ryska låganfallsplanet Il-2 som fick agera både Tempest och Airacobra. Den lycklige vinnaren av första pris — kr 25 — blev serg F. Lindkvist, Danska vägen 5, Malmö. Andra pris, en tia, vanns av fröken Maud Lagergren, Värstavägen 18, IV, Stockholm. De skickliga damerna är tydligen utrustade med lottningstur. Det tredje priset, en helårsprenumeration på FLYG, tillföll Sven Fryksen, Sturegatan 11, Borlänge.



Helldiver

FLYG 12/45

Byggnadsfirma

ERIC LANDSTRÖM

Lötgatan 19 - Norrköping - Telefon 240 17
utför alla slag av byggnadsarbeten

Uppför trä- och stenfastigheter, fabriks-
och bostadshus samt monteringsfärdiga
trähus

Gustaf Löfgrens Eftr.

BLECK- och PLÅTSLAGERI

S. Nygatan 17 - Norrköping

Tel.: Kontor och verkstad 205 19

Bostaden 243 02

Kneippbadens

Mek. Verkstad

Oskarsgatan 29

Telefon 209 23

NORRKÖPING

HOLMSTRÖM &

JOHANSSON A.-B.

NORRKÖPING

G:la Rådstugugatan 18—20, Centrie

HEMINREDNINGSAFFÄR

I MÖBLER, MATTOR, GARDINER,

SÄNGKLÄDER m. m.

Telefon 254 14 - 254 24

GUMMICENTRALEN

Stockholmsvägen 20. Tel. 268 30, bost. 300 29

REKOMMENDERAS

för noggrant utförande av alla slags

REPARATIONER

FLYGARENS tvättbekymmer löses enklast om han RINGER 241 51

Kneippbadens Ångtvätt

Strandvägen 28 - Norrköping
utför nämligen all HERTTVÄTT förstklassigt, snabbt och billigt.

Casanovas Memoarer,

enastående skildring av alla tiders kvinnotjusares liv. är nu utkommen i 2:dra uppl. En berömd bok, svår att få läsa, då den endast finnes i få bibliotek. Beställ nu, den svenska uppl. är begränsad. Pris kr. 3: 40.

En kammarsnärtas upplevelser

av Octave Mirbeau, omslagsteckn. av D. Ljungdahl. är en skildring in i minsta detalj av franskt liv. En bok som gjort sensation i alla länder, där den fått utkomma. 224 sid. Pris kr. 3: 75. Böckerna sänd. m. efterkr. i slutet för. Beställ den ena eller båda, men gör det nu.

NORRKÖPINGS BOKBAR
Avd. F - L. Torget 3 - Norrköping

Vår mångåriga specialtillverkning av UVV-centralvärme för alla förekommande fordon såsom bilar, bussar, ambulanser, motorbåtar och instrumentbussar m. m. är en garanti för alla, att färden blir angenäm. Såsom varande fällal för A-B METALLSERING, Stockholm, renovera vi slitna motordelar såsom vevaxlar, bromstrummor och kardanaxlar och utföra även rensning och rostskyddsbehandling av fälgar och skärmar.

★

A.-B. BILRADIATOR

NORRKÖPING

Oskarsgatan 23

Tel. 252 09

OSVALD SVENSSON

CYKELVERKSTAD

Trozellgatan 28

Telefon 233 49

CYKEL- & SPORTAFFÄR

Reservdelar

Reparationer

Aukt. service för Lättviktsmotorcyklar

Frisör och Tobaksaffären

FYRBYLUND - Tel. 112 79

Frisörsalongen, Finspångsvägen 76

Tobaksaffären, Grenadjärv. 4 - Tel. 239 96

Rekommenderas

Vördsamt

Bertil Sandin

Partille

Partille Elektriska Reparationsverkstad

PARTILLE

Tel. Partille Verkstaden 81, Bost. 144

•

Utför alla slag av omlindningar
och reparationer av elektriska
maskiner. Nyttillverkning av
Transformatorer.

Västervik

A.-B. RESINIT

VÄSTERVIK - Telefon 191

Vävbakelit för Kuggdrev, Lager.

Bussningar, Bult m. m.

Bakelitplattor för elektrotekniskt behov.

Stockholm

ERIKSSONS SNICKERI

Smedslättstorget 48 - Tel. 26 18 44, 25 82 14
VILLAREPARATIONER - SNICKERIER
FLAGGSTANGSSERVICE - VEDKAPN.
Rekommenderas!

Pallas

kafékonfiteri

f. d. Christina

VÄSTERLANGGATAN 68 ÄR ÖPPNAT

Gärdets Tvätt- och Strykinrättning

Erik Dahlbergsgatan 21
Telefon 62 85 54

REKOMMENDERAS

RÄTTA INKÖPSKALLAN
för allt i

Guld, Silver och Presentartiklar
på Ängbyorten är

ÄNGBY GULDSMEDSAFFÄR

E. Lindström

Vällingbyvägen 7 - Ängby - Tel. 37 06 34
Förlovningsringar

Stockholms närhet

Nils Palmquist Eftr.

KNUT JONASSON

Flittja - Telefon 28

Tegel, Trävaror och övriga
Byggnadsmaterial

Lindéns

Cykel- & Reparationsverkstad

WIFARNA - Svartsjö

Telefoner: Flärentuna 194, 215

Vi föra allt inom branschen under full
garanti. Medl. av Velocipedhandl. Riksf.

STENHAMRA BILSTATION

Telefon Stockby 19 - Curt Johansson.
SVARTSJÖ

Bekvilma 7-sitsiga personbilar
Öppet dygnet om! Reell behandling!

EMIL ERIKSSONS ÅKERI & BILSTATION

Utför alla slag av transporter med last-
och personbilar. - Levererar: Grus, Ce-
ment, Fältspat, Rör, Tegel, Kalk, Jord
m. m.

Ring tel. Åkersberga 87 eller 227

E. SJÖGRENS LIVSMEDELSAFFÄR

Saltsjö-Brevik - Telefon 27

REKOMMENDERAS

Café Centrum

NYKVARN

Erkänt gott kaffe

Telefon Turinge 93

ELOF SVENSSONS SKRÄDDERI

Västerhaninge - Telefon 99

utför alla inom yrket förekommande
arbeten noggrant och förstklassigt

UNIFORMS- OCH CIVILSKRÄDDERI

GOTTFRID ÖSTERBERG

Radlo-, Sport- och Cykelaffär

Cyklar och Radlo av förnämsta fabrikat.
Fullständig reparationsverkstad för cyk-
lar, radlo, grammofooner m. m.

Sportartiklar - Telefon Flittja 48

J. P. Falks Snickeriverkstad

Tel. Tungelsta 97

Utför köks- och butiksinnredningar,
trappor, fönster m. m.

V. Lundéns

Speceri- & Diversehandel

Telefon Härsbacka 59

O. W. TÖRNBERG

SPECERI- & DIVERSEHANDEL

Gregersboda

Telefon Östanå 14

Harry Byrströms

SPECERI- & DIVERSEHANDEL

Styravik

Telefon Runmarö 20

REKOMMENDERAS

O. SANDELLS DIVERSEHANDEL

Säbyholm Bro - Tel. Säbyholm 22

REKOMMENDERAS

Sigurd Ericssons

SPECERI- &
DIVERSEHANDEL

Österhaninge - Telefon 530

Rekommenderas

Vallentuna Cementgjuteri

Adolf Sandgren

tillverkar och försäljer:

Cementrör, Brunnaröringar, Rördelar, Träd-
gårdar, Cementhåsten (grundtegel)
m. m.

Telefon Vallentuna 94

Gösta Karlssons Åkeri

Erikslund, Vallentuna

utför alla slags

TRANSPORTER

samt levererar

Matjord - Grus - Slugel - Sand

Ring Vallentuna 60

WERNER ÖSTERMANS DIVERSEAFFÄR

Telefon Björnhuvud 23

Rekommenderas

A. E. WESTINS Bil- & Mekaniska Verkstad

Erikslund - Postadress Ekerö

Telefon Träskvsta 43

Byggmästare VALFRID CARLSSON

Stavsnäs - Telefon 12

Utför alla inom yrket förekommande arbe-
ten, såsom Nybyggnader, Reparationer,
Värderingar.



KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN

ANSLUTEN TILL FÉDÉRATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE (F. A. I.)

RIKSORGANISATION FÖR DET SVENSKA CIVILFLYGET

ADRESS: MALMSKILLNADSGATAN 27, STOCKHOLM

TELEFON 232365

TILL KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN ANSLUTNA ORGANISATIONER

M = Motorflyg. S = Segelflyg. U = Modellflyg. ● = Aktiv verksamhet inom vederbörande sektion. ○ = Ingen aktiv verksamhet.

	M	S	U		M	S	U		M	S	U
Aeroklubben i Göteborg, Göteborg 30. Tel. 17 40 60.	●	●	●	Halmstads Flygklubb, Box 151, Halmstad. Tel. 45 45.	●	●	●	Stockholms Flygklubb, Stockholm 40. Tel. 28 32 46, 28 25 60.	●	●	○
Aeroklubben i Malmö, Malmö 8. Tel. 712 90 eller 106 42.	●	●	●	Hammerdals Flygklubb, Hammerdal. Tel. 13.	●	○	○	Stockholms Segelflygklubb, Regeringagatan 5, Stockholm. Tel. 10 79 01.	●	●	○
Arboga Flygklubb, Arboga. Tel. »Elektroskandia».	○	○	○	Hjo Flygklubb, Hjo. Tel. 2 05.	○	○	○	Sundsvalls Flygförbund, Sundsvall. Tel. 82 34.	●	●	●
Avesta Flygklubb, Avesta. Tel. 57 54.	○	○	○	Hälsingborgs Flygklubb, Hälsingborg. Tel. 120 19.	○	●	●	Tekniska Högskolans Flygklubb, Kårhuset, Drottning Kristinas Väg, Stockholm. Tel. 10 04 65, 11 58 95.	●	○	○
Borlänge-Domnarvets Flygklubb, Borlänge. Tel. 331 07.	●	●	●	Jönköpings Flygklubb, Jönköping. Tel. 13 12. Vaggerydsavdelningen.	○	●	●	Tranås Flygklubb, Tranås. Tel. 20 39.	○	○	●
Borås Flygklubb, Borås. Tel. »Allmänna».	○	●	●	Kalmar Flygklubb, Kalmar. Tel. 21 47.	○	●	●	Umeå Flygklubb, Umeå. Tel. 11 och 4 76.	○	●	●
Buss- & Spårvägspersonalens Flyg- klubb, Creutzgatan 1, Stockholm. Tel. 53 06 96.	○	○	○	Karlsborgs Flygklubb, Karlsborg. ○	●	●	○	Uppsala Flygklubb, Uppsala. Tel. 326 20.	○	●	●
Eskilstuna Flygklubb, Köpmangat. 29, Eskilstuna. Tel. 358 00.	○	●	●	Karlskoga Flygklubb, Karlskoga. Tel. 305 98.	●	●	●	Varbergs Flygklubb, Box 24, Varberg. Tel. 9 00, 10 90.	○	●	●
Eslövs Flygklubb, Eslov. Tel. 1 19.	○	●	●	Kristianstads Flygklubb, Kristianstad.	○	○	○	Vimmerby Flygklubb, Vimmerby. Tel. 74.	○	○	○
Falköpings Flygklubb, Falköping. Tel. 8 47.	○	●	●	Kronobergs Flygklubb, Växjö. Tel. 12 72.	○	○	○	Värmlands Flygklubb, Nygatan 4. Karlstad. Tel. 161 45. Sunneavdelningen.	●	●	●
Falu Flygklubb, Seminariegatan 21, Falun. Tel. 17 25.	○	○	○	Landskrona Flygklubb, Landskrona. Tel. 17 61.	○	●	●	Västerbergslagens Flygklubb, Fack 77, Ludvika. Tel. 6 69, 6 70.	○	●	●
Flygtekniska Föreningen, Kunga- holmstorg 1, Stockholm. Tel. 52 00 10.	○	○	○	Lidköpings Flygklubb, Lidköping. Tel. 10 91.	●	●	●	Västerdalarnas Flygklubb, Dala-Järna. Tel. 1 28.	○	○	○
Gotlands Flygklubb, Visby. Tel. 16 11. Färösundsavdelningen.	●	●	●	Linköpings Flygklubb, SAAB, Lin- köping. Tel. »Aeroplanbolaget».	●	●	●	Västerviks Flygklubb, Västervik. ○	○	○	○
Gävlebygdens Flygklubb, Gävle. Tel. Myssje 124. Hoforsavdelningen.	●	●	●	Luleå Flygklubb, Timmermansgät. 35, Luleå.	●	●	○	Västerås Flygklubb, Centrala flyg- verkstaden, Västerås. Tel. 372 70.	●	●	●
Ockelboavdelningen.	○	○	○	Malungs Flygklubb, Malung. Tel. »Ellassonsläder».	○	○	○	Ångermanlands Motorklubbs flyg- sektion, Sollefteå. Tel. 4 55.	○	○	○
Skutskärsavdelningen.	○	○	○	Norra Ångermanlands Flygklubb, Box 30, Örnsköldsvik. Tel. 22 60.	○	●	●	Örebro Bil- och Flygklubb, Örebro. Tel. 114 87, 114 46.	○	●	●
Storviksavdelningen.	○	○	○	Norrköpings Flygklubb, Norr- köping. Tel. 302 31.	●	●	●	Östersunds Flygklubb, F 4, Östersund. Tel. »Flygflottilljens».	●	●	●
Söderforsavdelningen.	○	○	○	Orsa Flygklubb, Orsa. Tel. 1 85.	●	○	○	Östra Sörmlands Flygklubb, Gnesta. Tel. 1 56.	●	●	●
Söderhamnsavdelningen.	○	○	○	Rättviks Flygklubb, Vikarbyn. Tel. 24 och 60.	○	●	○	Mariefredsavdelningen.	○	○	○
Hälsing-Hälsing Flygklubb, Troll- hättan. Tel. »Aeroplanbolaget». Lokalsektioner:	○	○	○	Sandvikens Flygklubb, Sandviken. Tel. 41 76, 40 70.	○	●	●	Nyköpingsavdelningen.	○	○	○
Trollhättan.	○	○	○	Skövde Flygklubb, Skövde. Tel. 20 00.	○	●	●	Strängnäsavdelningen.	○	○	○
Uddevalla.	○	○	○					Södertäljeavdelningen.	○	○	○
Vänersborg.	○	○	○								
Brålanda.	○	○	○								

BLIV MEDLEM I KUNGL. SVENSKA AEROKLUBBEN

JABLO

PROPELLERBLAD



Jablo-bladens resultat på Storbritanniens bästa flygplan, däribland Halifax, Spitfire, Hurricane, Beaufighter och Wellington har förskaffat dem ryktet som "världens bästa".

**MAJORITETEN AV DE OPERATIVA JAKTPLANEN
ÄRO UTRUSTADE MED JABLO PROPELLERBLAD.**

*Större bomblast under krig..!
Större betalande last i fred.*

JABLO PROPELLERS LIMITED

Pionjärerna på skiktad konstbarts.

22, OLD QUEEN STREET, LONDON, S. W. 1. ENGLAND



SPITFIRE



HURRICANE



WELLINGTON



BEAUFIGHTER



HALIFAX