

Flyg



Nr 18
1945

FLYGDAGAR LANDET RUNT

KLM snart åter världsflygmakt

HÖJDTÄVNINGEN HÅRDNAR

45 öre

I Finland Fmk 10:-
I Norge 70 öre
I Danmark 75 öre



TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET
 Officiellt organ för
 Kungl. Svenska Aeroklubben
 Organ för
 Föreningen Värnplikliga Flygförare
 Ut kommer varannan torsdag

REDAKTION:

Tegnérsgatan 35, 1 tr. - Stockholm
 Tel. 20 33 95
 Huvudredaktör och ansvarig utgivare:
 Överste W. KLEEN, Tel. 20 88 91.
 Verkst. red.: GUNNAR KNUTSSON
 Tel. 21 02 38.
 Andre red.: H. MILLGÅRD, Tel. 21 02 46.

ANNONSAVDDELNING:

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

EXPEDITION:

Förlagsaktiebolaget FLYGNING
 Sveavägen 53 - Stockholm

Postgirokonton: 1111.

Prenumerationspris:

Helår Kr. 0:75 - Halvår Kr. 5:--

Ahlén & Akerlunds Fotogravyranstalt
 Stockholm 1945

Flygnytt

I KORTHET

HOPPICOPTER är det senaste i fråga om amerikanska skruvflygare. Idén är inte direkt ny och har i många år sysselsatt bl. a. serietecknare. »Hoppicoptern» består av en 20 hk 2-cyl motor som späns fast på ryggen som en ryggsäck eller mes. Motorn driver en rotor som roterar ovanför huvudet. En manöverspak finns för höger hand och ett gasreglage för vänster. Landstället är naturligtvis »folkflygarens» egna ben. Hela apparaten väger 37 kg och är konstruerad av en ung Boeing-ingenjör Horace Pentecost, som fått myndigheternas tillstånd att börja en experimentfabrikation.

18 LOK har flugits från Amerika till Burma av 27 transportflygplan. De är de första lok som förflyttats luftledes. Loket byggdes på 92 dagar efter en begäran från Burma om hjälp till den framryckande engelska armén.

DOUGLAS DC-4, förekommer även med 4 st Allison V-1710 på 1500 hk.

DE 32 000 AMERIKANSKA FLYGPLAN av alla typer som levererats till de allierade intill slutet av 1944 har fördelats enligt följande: Storbritannien har erhållit 8 500, Ryssland 12 000, Kina, Indien och det australiska operationsområdet 6 500 och Medelhavsområdet (Frankrike och Afrika inräknat) 5 000.

FRANSKA FLYGMINISTERIET har beställt 1 500 segelflygplan för övningsändamål och för att sysselsätta flygindustrin under övergångsperioden. Bland de beställda planen ingår också 400 st Grunau Baby IIB.

MEK. VERKSTAD

Specialitet:

LÄTTMETALL-
ARBETEN

A.-B.
Plåtindustri

LIMHAMN TEL. 71 650

Åskledareanläggningar Åskledaremateriel

utföres av

G. HOFFS MEKANISKA VERKSTAD

Mäster Johansgatan 3 Malmö

Tel. 133 66

Byggmästare Gunnar Högvist

MOLKOM

Telefon 122

Arbetar för Flygvapnet

Införda anbud

ARGENTINA har köpt 4 st ombyggd Short »Sunderland»-flygbåtar avsedda att användas för kommersiellt ändamål.

»KINGCOBRA» MALFLYGPLAN: Bell P-63 »Kingcobra» har försetts med 500 kg pansarplåt i tjocklek 3,15—6,30 mm samt skottsäker huv. Den är avsedd att användas som mål vid övningskjutning från annat flygplan. Beteckningen är RP-63. Enligt en notis i The Abilene Reporter-News används vid dessa övningar projektiler sammansatta av blystoft och lim. De splittras vid anslaget och har därigenom ingen verkan mot flygplanet. Skyttarna på bombplanen får genom denna metod en utomordentligt verklighetstrogen övning. Visserligen har 12,7 mm ksp utbytts mot 7,7 mm ksp, men dessa har försetts med extra belastning och rekylförstärkare varigenom det ej blir någon skillnad i manövreringen.

VIKTIGARE FLYGFÖRBINDELSER från den 15 augusti 1945 till vidare

Fr. Göteborg	22.20 t.	Köpenhamn ¹⁾	8.45D
»	13.00 »	Luleå ¹⁾	11.55D
»	22.20 »	Malmö	23.30D
»	10.15 »	London ²⁾	15.10
»	8.20 »	Stockholm	10.05D
»	13.00 »	»	14.45D
»	20.40 »	»	22.25
»	8.20 »	Sundsvall/ Härnösand	16.20D
»	8.20 »	Visby	12.05D
»	8.00 »	Malmö	8.15D
»	18.00 »	»	18.15D
»	8.00 »	Stockholm	10.30D
»	8.00 »	Sundsvall/ Härnösand	16.20D
»	8.00 »	Visby	12.05D
»	16.10 »	Göteborg ²⁾	20.20
»	16.10 »	Stockholm ²⁾	22.25
»	16.10 »	Köpenhamn ¹⁾	8.45 ²⁾
»	16.10 »	Malmö ²⁾	23.30
»	10.00 »	Göteborg ¹⁾	12.45D
»	10.00 »	Malmö ¹⁾	13.05D
»	10.00 »	Stockholm	20.30D
»	16.00 »	Sundsvall/ Härnösand	18.10D
»	16.00 »	Visby ¹⁾	8.45D
»	7.00 »	Göteborg	8.05D
»	8.30 »	Köpenhamn	8.45D
»	13.25 »	»	13.40D
»	7.00 »	London ²⁾	15.10
»	8.40 »	Luleå ¹⁾	11.55D
»	7.00 »	Stockholm	10.05D
»	8.40 »	»	10.30D
»	7.00 »	Sundsvall/ Härnösand	16.20D
»	8.40 »	»	16.20D
»	8.00 »	Göteborg ²⁾	9.55
»	10.50 »	»	12.45D
»	20.10 »	»	22.05D
»	11.15 »	Köpenhamn	13.40D
»	8.00 »	London ²⁾	15.10
»	7.45 »	Luleå	11.55D
»	11.15 »	Malmö	13.05D
»	20.10 »	»	23.30D
»	7.45 »	Sundsvall/ Härnösand	9.35D
»	14.30 »	»	16.20D
»	7.35 »	Visby	8.45D
»	10.55 »	»	12.05D
»	19.50 »	»	21.00D
»	16.50 »	Göteborg	22.05D
»	16.50 »	Köpenhamn ¹⁾	8.45D
»	9.55 »	Luleå	11.55D
»	16.50 »	Malmö	23.30D
»	16.50 »	Stockholm	18.50D
»	18.30 »	»	20.30D
»	16.50 »	Visby	21.00D
»	12.35 »	Göteborg	22.05D
»	12.35 »	Köpenhamn ¹⁾	8.45D
»	21.30 »	Luleå ¹⁾	11.55D
»	9.15 »	Malmö	13.05D
»	9.15 »	Stockholm	10.25D
»	12.35 »	»	13.45D
»	21.30 »	»	22.40D
»	12.35 »	Sundsvall/ Härnösand	16.20D

Tiderna är angivna i på resp orter gällande tider.

D = Dagligen.

¹⁾ = Ankomst följande dag.

²⁾ = Trafik tisdag, torsdag, fredag och lördag.

senaste och
kraftigaste
tillskottet
till en rad
av berömda
slidmotorer...

CENTAURUS

enastående kraftutveckling och därtill alla fördelar hos Bristols berömda en-slids-princip gör "CENTAURUS" stjärnmotor till ett suveränt exempel på högeffektiv kraft. Denna senaste 18-cylindriga Bristol-motor, som utvecklar över 2 500 hk, kommer snabbt att bli en mäktig faktor i den framtida civila flygutvecklingen.



... pionjär för och fulländare av en-slids-principen

635.E

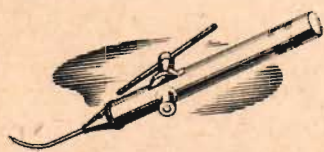
THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED, ENGLAND

NITAD AV CHOBERT - EMEDAN...

Intet annat nitningssystem erbjuder sådana möjligheter. För det första behöver bara en arbetsida vara tillgänglig... men, som bilden visar, förargliga skrymslen och lägen »runt hörnet» kunna nås och nitas med perfekt verkan. Vad mera är!... hastigheten varierar till upp emot 1.000 nitar i timmen och dimensionerna från 1/8" lättmetall till 5/16" högvärdigt stål. Den enastående press-



passningen garanterar täta nitar även efter kraftig vibration — kontrollerad expansion hindrar deformation av plåten. Nya tillämpningsområden för detta system uppenbarar sig ständigt. Våra forskningsingenjörer stå gärna till tjänst med fullständiga detaljuppgifter.



CHOBERT *System* FÖR BLINDNITNING

AVIATION DEVELOPMENTS LIMITED, KINGSBOURNE HOUSE, 229-231 HIGH HOLBORN, LONDON, W. C. 1. ENGLAND
Aviation Developments (Canada) Ltd., 152 Kings Street West, Toronto
Australian Agents: Robert Bryce & Co. (Pty) Ltd., 518-32 Little Bourke Street, Melbourne, C. 1.
Indian Agents: R. K. Dundas (Eastern) Ltd, Box 767 Bombay



Redan på "FLYGBARONENS" tid...

Redan på "Flygbaronens" tid var Bultfabriken i Hallstahammar leverantör till svensk motorindustri. År 1913, då Södertelge Verkstäder först i landet började bygga flygplan i industriell skala, blev företaget kund hos Hallstahammar. När Söderbloms Gjuteri & Mekaniska Verkstad år 1910 lade upp den första industriella biltillverkningen i Sverige, fylldes

behovet av bult och mutter från Hallstahammar. Alltjämt användes Hallstahammars bult- och nit-smide av ledande svenska bil- och flygverkstäder. Omsorg om materialet och ständigt förbättrade tillverkningsmetoder ha givit Bultfabriken möjlighet att fylla den moderna motorteknikens anspråk. Bultfabriken känner sin tradition som en förpliktelse nu och för framtiden.



GRUNDAT 1873



Elyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

H. ENELL: NORDISK SAMHÖRIGHET

Det praktiska nordiska samarbetet inom flyget kom snabbt igång efter det europeiska krigets slut. Det gick bara ett par dagar efter V-dagen, innan det första danska trafikplanet — den stolta Jutlandia — landade på Bromma. Flygtrafiken Stockholm—Oslo har redan större omfattning än någonsin före kriget, flyglinjen Göteborg—Oslo öppnas snart, mellan Malmö och Köpenhamn går dagliga dubbelturer, Det Danske Luftfartselskab har fått tillstånd att flyga Köpenhamn—Aalborg—Göteborg och den första nordiska flygrouten över Nordatlanten till New York är ett resultat av intimt dansk-norsk-svenskt förarbete. Finnarna har hittills på grund av sitt krig stått litet utanför och vid sidan men även Finland kommer nu, får man hoppas, snabbt att inlänkas i det nordiska flygtrafiknätet.

Allt detta är mycket glädjande men kanske trots allt mera en följd av de mellanfolkliga kommunikationernas absoluta krav än ett bevis på nordisk samhörighet. På sitt sätt är det därför än mera glädjande, att ett nordiskt samarbete redan inlett fråga om privatflyget och efter allt att döma blir allt intimare för varje dag som går. Två gånger redan har danska och finska modellflygare tävlat i Sverige, och en representant för det norska modellflyget — som inte kunde nås i samband med den första nordiska modellflygkonferensen i Stockholm efter kriget — har där- efter besökt Stockholm och KSAK.

Representanter för Danmark, Finland, Island och Norge hade av KSAK inbjudits till årets stora segelflygtävlingar på Alleberg och i Örebro; i kurserna på Alleberg har deltagit danskar, norrmän och islänningar och när Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab (DKDAS) den 23 september anordnar den första danska fredsflygdagen över hela landet kommer Sverige med stor sannolikhet att vara representerat i Köpenhamn, Odense och Aalborg. Just nu pågår en kurs för danska segelflyginstruktörer på Alleberg.

Krigets passbesvärligheter mellan de nordiska länderna håller snabbt på att försvinna, Sverige har släppt visumtvånget ifråga om både Danmark och Norge. Norrmännen har gjort detsamma för resor från Sverige och Danmark följde exemplet. När det

gäller resetraffiken med privata flygplan mellan de nordiska länderna kvarstår dock en mängd svårigheter. Före kriget gällde internationella carnet-bestämmelser för privatflygning från ett land till ett annat, och eftersom FAI och därtill anslutna nationella organisationer i många av krigsländerna ännu inte börjat fungera kan man inte vänta att reglerna för privat- och sportflygarnas internationella utflykter kommer att bli fastställda så snart.

Så mycket angelägnare är det då, att de nordiska länderna gör en sådan överenskommelse sinsemellan, att de nordiska motorflygarna åter kan börja umgås med varandra, tävla med varandra och träffas under gamla fredliga gemytliga former i flygets tecken.

Av lika stort vikt är det, att alla de nordiska länderna får gemensamma regler och tävlingsbestämmelser för både modell-, segel- och motorflyg, så att alla vid internordiska tävlingar står på samma plattform, har samma möjligheter att strida om segrarna. Modellflyget har redan gått i spetsen för denna praktiska nordiska samhörighet genom modellflygkonferensen i Stockholm den 18—19 juni.

För att skapa gemensamma nordiska regler och bestämmelser är det nödvändigt att de nordiska ländernas representanter träffas och får diskutera de gemensamma angelägenheterna under en stor flygkonferens så snart som möjligt. Denna tanke har väckts och diskuterats inom KSAK, som även vidtagit vissa förberedelser för en sådan konferens i höst. Preliminärt har man tänkt inbjuda fyra representanter för vart och ett av de nordiska länderna till en nordisk flygkonferens, som till början kommer att delas upp på en modell-, en segelflyg- och en motorflygförsamling, varpå alla de tre privata flygslagens gemensamma angelägenheter diskuteras på konferensens sista dag?

Det är det krigsfria Sveriges plikt att sätta sig i spetsen för det nordiska flygsamarbetet och att på allt sätt hjälpa och understödja våra krigshärjade nordiska grannar. Vårt modell- och segelflyg har ostört av krig och relativt ostört av vår beredskap kunnat växa sig starka. Vi har mycket att ge och vi måste ge...

Försäkra

- FÖRAREN
- LASTEN
- BILEN



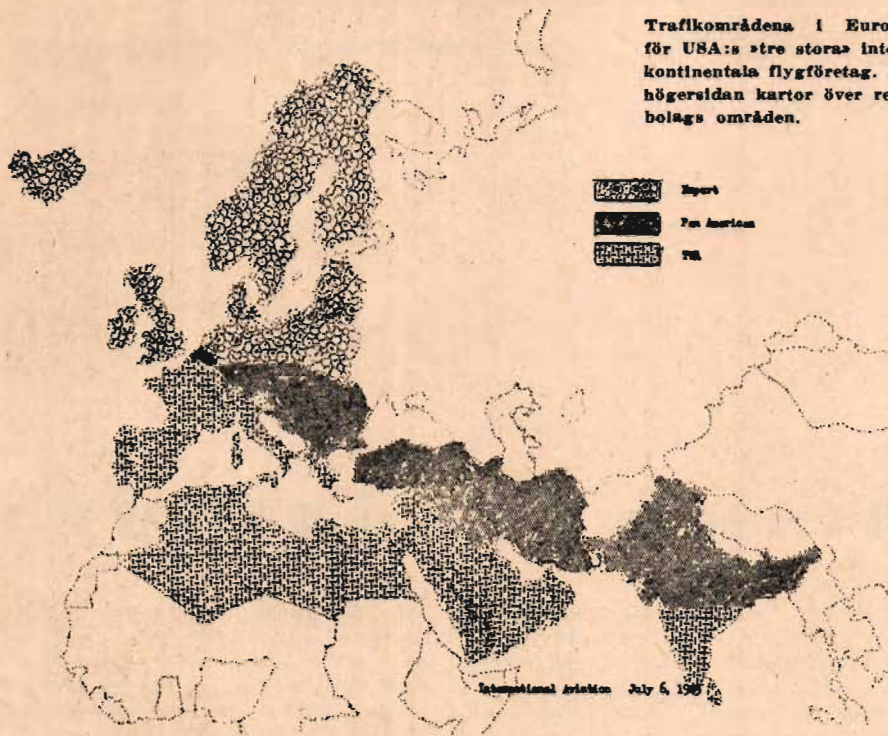
Låga premier!

Ständigt ökat
förtroende

Trafik

Specialbolag för automobilförsäkring. Kungsgatan 9, Stockholm. Tel. 23 21 20.

Trafikområdena i Europa för USA:s »tre stora» interkontinentala flygföretag. På högervärdan kartor över resp bolags områden.



Hur de amerikanska trafikflygbolagen delat upp ATLANTFLYGET

lanlandning i Barcelona. De nämnda landningsplatserna får inte ändras, såvida inte vederbörande land själv önskar det.

Transcontinental & Western Air

går likaledes två vägar över Nordatlanten, båda via Newfoundland. Den nordligaste routen går via Foynes till Paris, Bern, Rom, Aten, Kairo, Jerusalem, Basra, Dhahran och Bombay, den sydligaste till Lissabon, Madrid — med anknätningslinje till Rom, Algier, Tunis, Tripolis, Benghasi och Alexandria. TWA har i själva verket i sitt certifikat inte fått landningsplatserna bestämda utan endast sina serviceområden och det är därför möjligt, att det här ovan angivna »naturliga» routenet ändras något.

Civil Aeronautics Board (CAB) framhåller, heter det i INTERNATIONAL AVIATION, varifrån samtliga routekartor är tagna, att Civil Aeronautics Act av 1938 inte tillåter det att utse ett enda flyg-

EXPORT AIRLINES TILL SVERIGE

Från FLYG:s New York-korrespondent GUNNAR KRISTIANSSON

New York i augusti.

American Export Airlines

Lite var hade nog väntat, att Transcontinental and Western Air (TWA) skulle bli det amerikanska flygbolag, som skulle få amerikanska luftfartsstyrelsens tillstånd att trafikera den nordatlantiska routen till Sverige, som nu upprätthålles av ATC (den militära amerikanska transportorganisation som enligt dess Sverigechef, överste Maurice Marrs, kommer att ha hand om denna trafik åtminstone till den 1 november i år. *Reds anm.*) Det blev istället American Export Airlines, en av USA:s tre stora ifråga om interkontinentalt flygtrafik.

Den tredje »stora» är Pan American Airways, som hittills innehaft permanenta rättigheter på de internationella amerikanska flyglinjerna. Alla tre bolagen har givits rättighet att flyga över Atlanten och att använda sex utgångsbaser i USA — Boston, New York, Philadelphia, Washington, Detroit och Chicago. Man kan utan vidare märka en klar tendens att övergå från flygbåtar till landflygplan även för överhavsrouterna.

Den 5 juli tillkännagav president Truman Civil Aeronautics Boards beslut och fastställde därmed det amerikanska flyglinjemönstret för Europa, Medelhavsregionen och Nära Östern. American Export Airlines har fått flyglinjerna till Nord-europa och kommer att flyga till Stavanger, Stockholm och Helsingfors via Labrador, Grönland och Island. Pan Americans Nordatlantiska linje har utsträckts genom Centraleuropa till Indien, medan TWA har fått linjer till sydvästra Europa och Indien.

europiska trafikområde omfattar Grönland, Island, Storbritannien, Holland, norra delarna av Tyskland och Polen, Balticum och de nordiska länderna. Området är uppgjort på basis av de europeiska nationsgränserna den 1 januari 1937 och följaktligen har man inte tagit någon hänsyn till de baltiska staternas inkorporering i Sovjetryssland. På routekartan har även Leningrad och Moskva tagits med men det påpekas, att dessa två sovjetstäder ligger utanför AEA:s allmänna område.

AEA kommer att flyga två router över Nordatlanten, varav den nordiska — med förbindelse till Skottland från Island — får ungefär samma sträckning som den nuvarande svensk-amerikanska och den andra via Newfoundland till Foynes på Irland och därifrån till London, Amsterdam, Berlin och Warszawa.

Pan American Airways

har fått ett långsträckt område genom mellersta Europa till Indien och kommer även att flyga två linjer över Atlanten, den nordliga via Shediac i New Brunswick och Botwood på Newfoundland till Foynes och vidare till London, Bryssel, Prag, Wien samt via Belgrad eller Budapest och Bukarest till Istanbul och Ankara samt därifrån via Teheran eller Beirut och Bagdad till Karachi och slutpunkten Calcutta. Den sydliga PAA-linjen går via Hamilton på Bermuda till Horta på Azorerna och Lissabon, Barcelona och Marseille med en förbindelselinje mellan Lissabon och London. Permanenta rättigheterna på trafiksegmentet mellan Lissabon och Marseille kompletteras med en 7-årsrättighet för mel-

bolag som »ett utvalt instrument för För-enta staternas internationella flygtrafik». Erinningar mot denna luftfartspolitik måste ställas till kongressen.

CAB påpekar också, att kommande konkurrens inom de utvalda områdena inte är något skäl att uppge regeringens nuvarande luftfartspolitik. Konkurrensen bör bör tvärtom bli en sporre till förbättringar av såväl service som utrustning, en stimulans till att finna nya affärsvägar.

Det är värt att påpeka, att Pan American Airways alltid ansett sig självt vara »ett utvalt instrument för USA:s internationella flygtrafik». Som pionjär på överhavsrouterna har bolaget också utan tvekan gjort mera för utvecklingen av transkontinentalt trafikflyg än något annat bolag. I början betäckade sig också PAA för trafik på de lokala amerikanska flyglinjerna men sedan det blev klart, att ytterligare två bolag skulle få »interkontinentala rättigheter» begärde också PAA plats i det inhemska flygnätet.

De »tre stora», som utvalts för den interkontinentala flygtrafiken, har alla stor erfarenhet, en utomordentlig trafikorganisation etc. Däremot nekades två så stora flygföretag som US Midnight Sun Air Line och Trans-Oceanic Air Lines certifikat, då CAB inte ville riskera att öppnandet av det interkontinentala flygnätet försenades.

I detta sammanhang kan det vara av intresse, att War Department snart nog kommer att förklara 20 stycken Douglas DC-4:or överflödiga för krigs- eller de närmaste efterkrigsansträngningarna och låta dem användas för starten på de interkontinentala linjerna. Flygproven med Boeing Stratocruiser med plats för upp till 100 passagerare i dagtrafik pågår för fullt.

G. K—r.

FANTASTISKT TRANSPORTFLYG

Från FLYG:s New York-korrespondent

Gunnar Kristiansson

New York i augusti.

I och med VE-Dagen (Victory-in-Europe-day) lyftes slöjan från krigstidens kommersiella flygning över Atlanten och andra delar av världen och det är nu möjligt att tala om litet mera om de enorma flygtransporterna.

Före överfallet på Pearl Harbor den 7 december 1941 låg planer färdiga för krigsoperationer, krigstidsrestriktioner och speciella inskränkningar. Generalplanen var känd som »Plan A» och ett i förväg iordningställt kodmeddelande gnostades ut till alla kommersiella plan i luften inom en halvtimme efter det anfallet mot Pearl Harbor blivit känt — »Plan A» hade gått i verkställighet. Fr. o. m. den minuten måste alla avgångs- och ankomsttider, passagerarantal, last o. s. v. mörkläggas.

Nu har som sagt nyhetsbannet släppts och Pan American Airways har kunnat berätta, vad bolaget gjort över Atlanten se-



I den jättelika flygtransportorganisationen Naval Air Transport har under kriget bl. a. använts den väldiga flygbåten Martin »Mars», som här ses i senaste utförandet, med enkel fena. Denna nya version, JRM-1, hann dock aldrig göra någon insats i kriget, då prototypen blev klar strax före Japans kapitulation. Tjugofem flygbåtar av denna typ har beställts för försvarets räkning och man planerar även att bygga tre olika civila versioner av JRM-1. Dessa civila »Mars» kommer att betecknas Model 170-21, 170-22 och 170-23, alla alternativa kombinationer av gods- och passagerarflygbåtar. Planet på bilden kallas »Hawaii Mars».

dan den 7/12 1941. Det är en mycket intressant historia.

Nära 2 000 överflygningar med Clippers har gjorts med omkring 61 000 viktiga krigspassagerare och över 11 850 000 flygkilometer. Dessutom har dessa Clipperflygbåtar befordrat 3 500 000 kg post och

nära 1 000 000 kg »high-priority» last till Europa och Afrika.

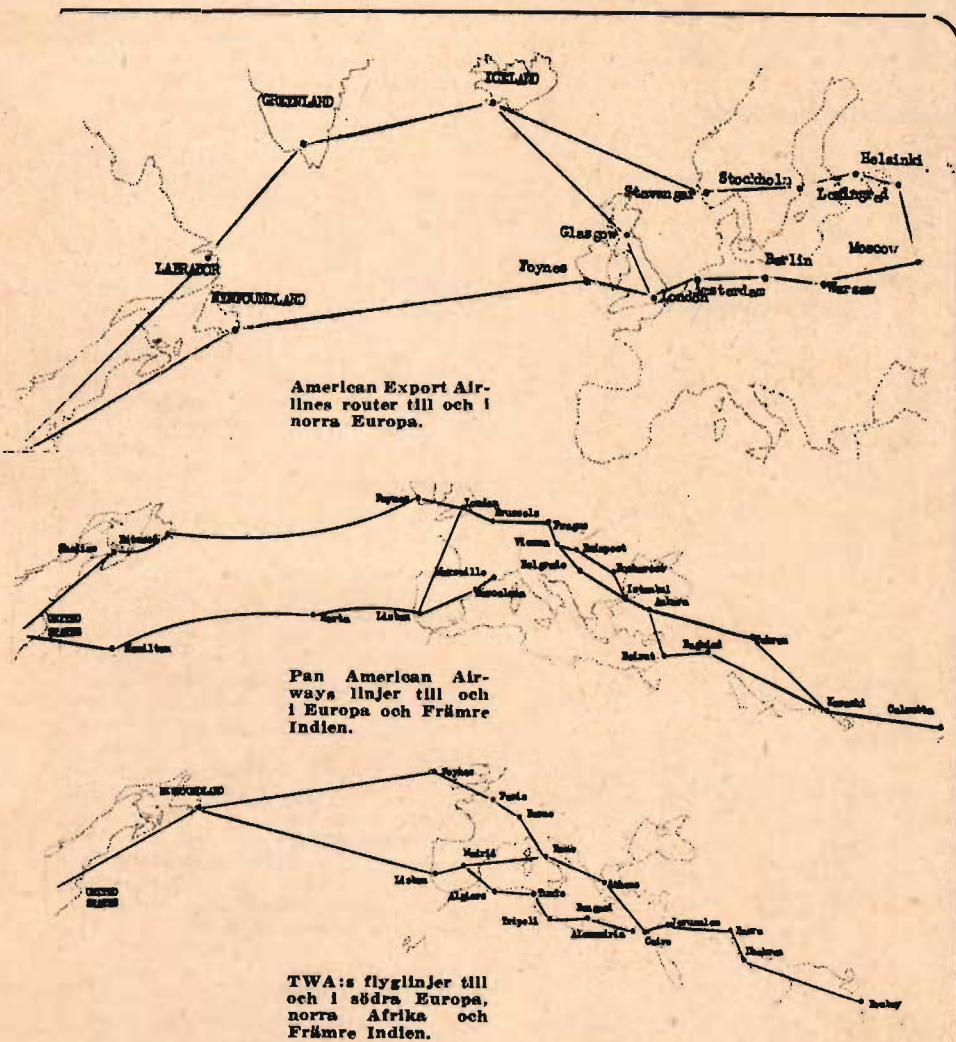
För Naval Air Transport Service har PAA med ombyggda Consolidated Coronado patrullbombare forslat över 2 000 000 kg marin- och armémateriel, mycket därav nödvändigt för den stora allierade invasionen, och tog med sig sårade tjänstemän på vägen tillbaka. (Sedan allra första början av detta år har en liknande transporttjänst för Army Air Transport Command ersatt NATS med en flotta av Douglas C-54 Skymasters på Casablanca-routen. Siffrorna därifrån är ännu inte frisläppta.)

När PAA:s mekanikerskola på La Guardia avslutas nu i augusti har den utbildat inte mindre än 1 400 färdmekaniker för tjänstgöring på marinens flygbåtar, däribland den jättelika Martin »Mars». Dessutom har bolaget utbildat piloter på oöväpnade kommersiella plan att identifiera tyska ubåtar, fartyg och flygplan och de har också i mycket stor utsträckning kunnat hjälpa sina militära kolleger att upptäcka, rapportera och förinta fienden.

Av sannolikt största direkta betydelse för krigföringen var de 99 specialuppdrag, som Clipper-flygbåtarna utträttade långt från sina vanliga ruter. På två år flög Clippers 3 500 000 km på sådana uppdrag för de väpnade styrkorna. Dixie Clipper, som nu opererar på Foynes på Irland, utförde en av de allra viktigaste uppdragen genom att flyga president Roosevelt till och från den historiska Casablanca-konferensen i januari 1943.

Ett annat epos var Anzac Clippers 58 700 km långa flygning jorden runt på ett alltjämt hemligt uppdrag. Många gånger bar Clipper-flygbåtarna krigsmateriel till de allierade i sista sekunden. Under fälttåget i Nordafrika 1942 flögs t. ex. i expressfart ammunition och stridsvagnsdelar till general Montgomerys 8:e armé strax före striden vid El Alamein, fältmarskalk Rommels första betydande nederlag. Bara några dagar efter Pearl Harbor flögs reservdelar och spårjussammunion direkt till Indien f. v. b. de amerikanska frivilliga Flygande tigrarna i Kina. Resultatet blev att 40 st P-40:or, som stod obrukbara på marken, kunde fås upp i luf-

(Forts. på sid. 37.)



KLM SNART ÅTER VÄRLDSFLYGMAKT

Redan den 15 september torde vi få se det första efterkrigsplanet från Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM) på Bromma och så är de angenäma flygförbindelserna mellan Sverige och Holland återknutna. Holland — det lilla landet med det stora flygnätet — hälsas välkommet åter på svenska landningsbanor. Vi hoppas, att holländarna skall trivas lika bra med oss som vi vet, att vi kommer att trivas med dem.

Ja, det ser rent av ut att bli två holländska flyglinjer till Stockholm, vad det lider, ty när FLYG för några dagar sedan hade glädjen träffa KLM:s nyblivne skandinaviske chef, direktör Harry Laponder tillsammans med representanten för bolagets »utrikesdepartement» J. C. van der Kloot och vår gamle vän och KLM:s Sverigerepresentant under hela kriget och dessförinnan Willem Quarles van Ufford, berättade dessa herrar, att man tänkte flyga, dels Amsterdam—Köpenhamn—Stockholm—Helsingfors (förkrigslinjen utsträckt till Helsingfors alltså) samt Amsterdam—Hamburg — Köpenhamn — Malmö—Stockholm.

Redan nu flyger ju ABA till Amsterdam och när detta läses torde också Swiss Air och Air France vara klara att öppna sina linjer från Zürich resp. Paris till den holländska trafikflygmetropolen. Att KLM själv måste vänta litet med sina linjepremiärer beror främst på materielbrist. F. n. äger bolaget sex flygplan för sin europeiska service men högste chefen Plesman är f. n. i USA för att underhandla om flygplaninköp — det gäller närmast 14 st Douglas DC-4 »Skymaster» samt ett antal DC-3:or. Holland är f. ö. bland de 16 länder, som fått US War Departments välsignelse vid fördelning av ett antal Doug-

las C-47:or och Lockheed Lodestar. De första av dessa plan väntas vilken dag som helst till Schiphol. Så småningom hoppas man få igång inte mindre än ett tjugotal europeiska flyglinjer utom det holländska kolonialflygnätet.

»Bara tio monoklar!»

Som en följd av flygplanbristen har KLM just nu överskott på piloter och därför har man träffat överenskommelse med ABA, som trots 125 man flygande personal har brist på flygare, att ett antal KLM-flygare skall tjänstgöra någon tid framåt på svenska trafikplan på linjen Stockholm—Amsterdam men även på det svenska lokalflygnätet.

Direktör van der Kloot understryker den stora samhörigheten mellan KLM och ABA och avslöjar med allra största tacksamhet en sak, som ABA lyckats hålla hemlig här hemma: Med det första ABA-planet till Holland följde en storlagen gåva från Aerotransport till KLM:s personal — skor och kläder för hundra man. Om jag berättar, att en kostym kläder kostar c:a 6000 kr på holländska svarta börsen — om det nu över huvud taget går att uppbära någon — så förstår ni hur tacksamma vi är över den gåvan, säger dir. van der Kloot. Men — inskjuter den store skämtaren Laponder — det är en sak, som vi inte riktigt kan förstå: det fanns bara tio monoklar med i sändningen.

Krigsutbrottet och KLM

I detta sammanhang är det av stort intresse att berätta, hur det gick för KLM vid krigsutbrottet, d. v. s. det reella krigsutbrottet i väster den 10 maj 1940.



Direktör Harry Laponder, KLM:s skandinaviske chef.

Tyskarna bombade KLM:s två stora flygfält, Schiphol och Waalhaven, så grundligt att de inte längre kunde användas. 18 av KLM:s plan blev fullständigt förstörda och 8 skadade. Ett enda lyckades fly till England den 14 maj 1940. Av de 8 skadade planen reparerade tyskarna 7 och beslagtog dem omedelbart.

Samtidigt var 2 av KLM:s plan i Lissabon, 2 i England, 9 på väg till Fjärran östern och 8 i Holländska västindien. Dessa räddades alltså.

Ingen civil flygtrafik kunde upprätthållas i Holland under kriget och 92 procent av KLM:s tidigare personal måste placeras annorstädes. Däremot flög KLM under hela kriget — chartrat av British Overseas Airways — linjen England — Lissabon. Denna trafik ingick som ett led i den gemensamma allierade krigsansträngningen, varför bolaget inte fick någon vinst.

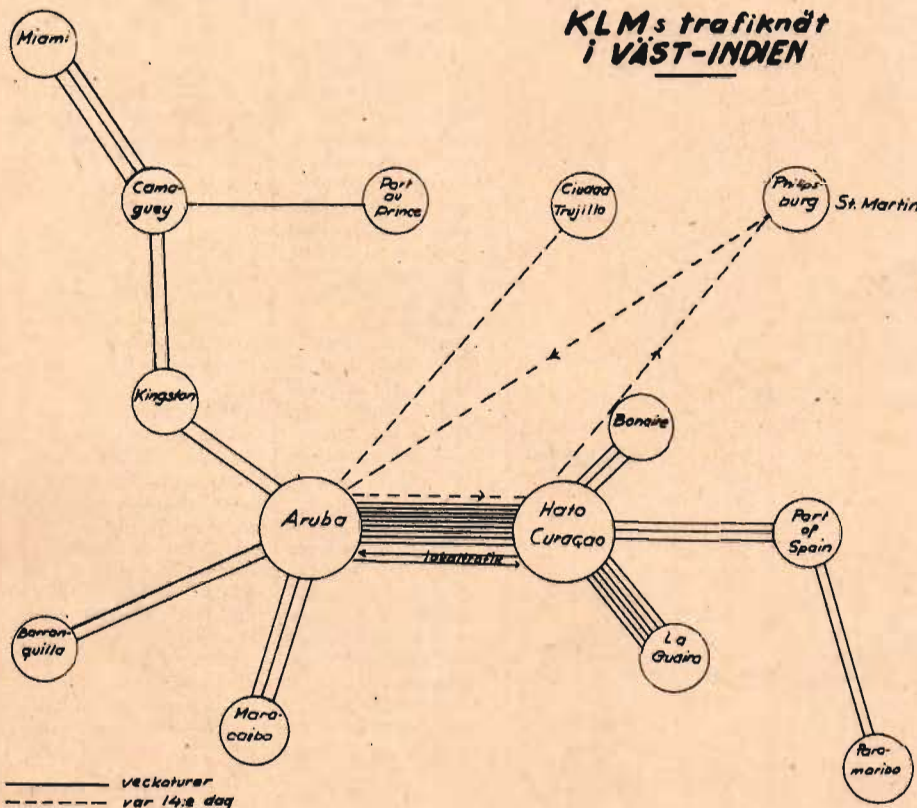
Schiphol redivivus

Schiphol — Europas trots Croydon, Le Bourget, Tempelhof, Kastrup och Bromma mest omtalade flygplats — bombades söndes av tyskarna vid överfallet i maj 1940. Tyskarna byggde själva upp flygplatsen igen under kriget, men den blev ännu en gång fullständigt förstörd. Dels på grund av den allierade bombningen inför slutskedet, dels — och framför allt därför att tyskarna före reträtten sprängde banor, byggnader och allt i luften.

Mer än tusen holländska arbetare är dock för f. n. sysselsatta med att åter sätta flygplatsen i stånd och en 1300 m lång bana i riktning NO-SV är redan klar. Det är på den ABA:s Felixfästningar landar och startar. I oktober i år beräknar man att ha fyra banor färdiga och i vinter kan Schiphol åter ta emot all trafik.

Full fart i Västindien

Under hela kriget har KLM kunnat upprätthålla sitt flygtrafiknät i Västindien.



Det har varit full fart och trafiken har ökat väsentligt, trots att bolaget inte kunnat skaffa nya flygplan i proportion till behovet. Man har f. n. 2 st. Fokker F-18, 3 st Lockheed Super-Electra och 2 st Lockheed Lodestar i trafik men inom kort väntar man att kunna sätta in ytterligare 3 st Douglas C-47 (DC-3) Dakota på de längsta västindiska linjerna.

KLM:s västindiska flyglinjer mätte vid slutet av 1944 8213 km mot endast 4276 år 1939. Under 1944 flög KLM-plan 8026 flygtimmar i Västindien, tillryggalade omkring 2 000 000 km samt befordrade 33 750 passagerare och inemot 180 000 kg frakt. Omfattningen av denna trafik framgår f. ö. av kartan till denna artikel. Lokaltrafiken Curaçao—Aruba var livligast med 10 turer i veckan.

Amsterdam—Batavia-linjen

När kriget bröt ut den 1 september 1939 avbröts KLM:s linje till Batavia. I början försökte bolaget flyga routen på hemliga vägar via Bordeaux men efter några få flygningar måste franska militärmyndigheterna förbjuda denna trafik. Den 26 september öppnades istället en linje från Neapel till Batavia. Den flögs två gånger i veckan och restiden var 9 dagar, inklusive tåg från Amsterdam till Neapel. När kriget bröt in över Holland den 10 maj 1940 övertogs denna linje av KNILM — dotterbolaget i Batavia — och flögs en gång i veckan. När Italien inträdde i kriget måste linjen helt nedläggas. De plan som var på väg utmed routen landade i Bandoeng.

Det var emellertid mycket viktigt för Holland att ha flygförbindelse med Nederländska ostindien och den 22 juli 1940 öppnades linjen Lydda (nära Jerusalem)—Batavia och flögs en gång i veckan ända till i februari 1942. Innan japanerna besatte Sumatra lyckades KLM flyga alla sina plan och besättningar från Palestina till Nederländska ostindien. Därifrån flögs planen senare till Australien, varifrån de gjorde ett antal flygningar till och från Java. Endast två av sju flygplan klarade sig oskadda. Planen underställdes senare ostindiska regeringen och besättningarna överfördes till USA, dels för militärtjänst, dels för tjänstgöring på KLM:s västindiska flygnät.

Framtidsförhoppningar

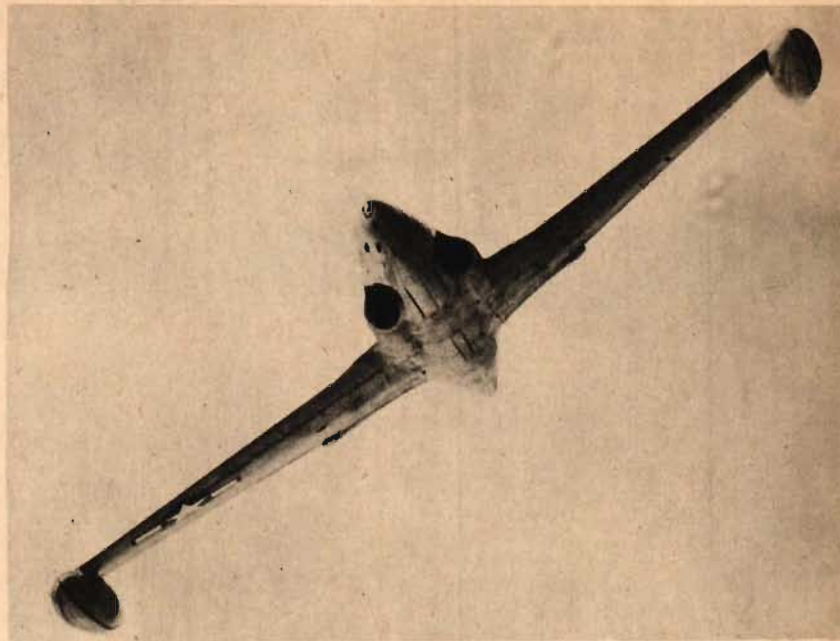
Det är redan omtalat, att KLM räknar med att så småningom trafikera 20 europeiska linjer, vilka skall stråla ut från Amsterdam. Det västindiska nätet kommer väl även att ytterligare utvidgas och Batavia-linjen från Amsterdam kommer att öppnas, så snart bolaget får sin flygplanpark kompletterad med de nya DC-4:orna. Man beräknar, att trafiken på denna långlinje kommer att bli så stor, att man inom överskådlig framtid måste flyga med minst två plan i vardera riktningen dagligen.

Före kriget hade det tillika Holland ett lokalt flygnät, som överträffade alla andra länders, om man tar hänsyn till landets ytarebåll. Denna lokala flyktrafik är till största delen redan igång, ehuru den ännu så länge flygs av KLM i militär regi för regeringens räkning. Ganska snart torde man dock återigen få se holländska bombflickor klampa in i flygplanen i sina träskor för att »flyga till stan» och göra

(Forts. på sid. 37.)

MEDALJENS

BAKSIDA: Hittills har vi bara publicerat vackra bilder av amerikanskanarnas nyaste reaktionsjaktplan Lockheed P-80 A »Shooting Star». Nu kan det alltså vara på tiden att visa att »Shooting Star» i åtminstone det här läget har någon likhet med t. ex. en hoppande groda.



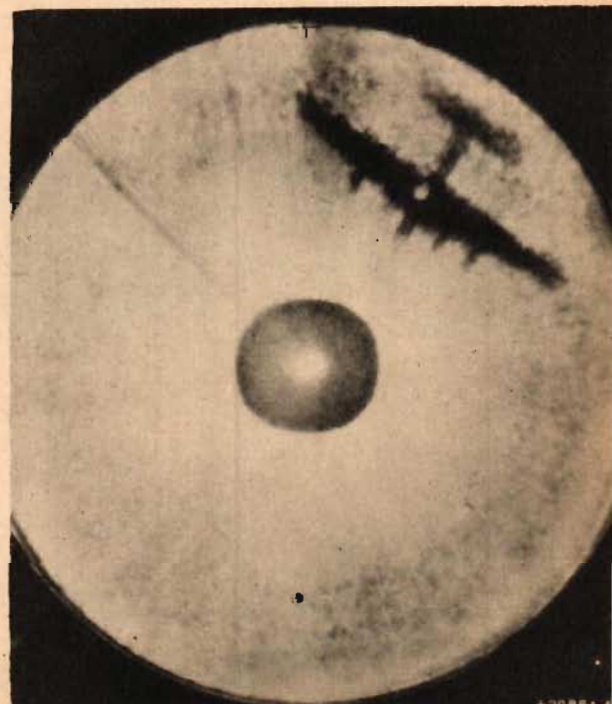
P-80-DATA: Utförliga data och prestandauppgifter på P-80 »Shooting Star» har nu offentliggjorts av chefen för USA:s krigsflyg, general H. H. Arnold. Maxfarten är, som tidigare nämnts, i närheten av 885 km/t och topphöjden över 13.700 m. Beväpningen består av 6 st fasta 12,7 mm ksp i nosen. Spännvidden är 11,88 m, längden 10,51 m och höjden från marken till fenans spets 3,45 m. Tomvikten är 3.700 kg och flygvikten med fulla bränsletankar under vingarna 6.400 kg. Huvudbränsletankarna är belägna bakom piloten. Huvudlandstället fälls in i vingen och noshjulet som är vridbart 45° åt varje sida fälls in i nosen.

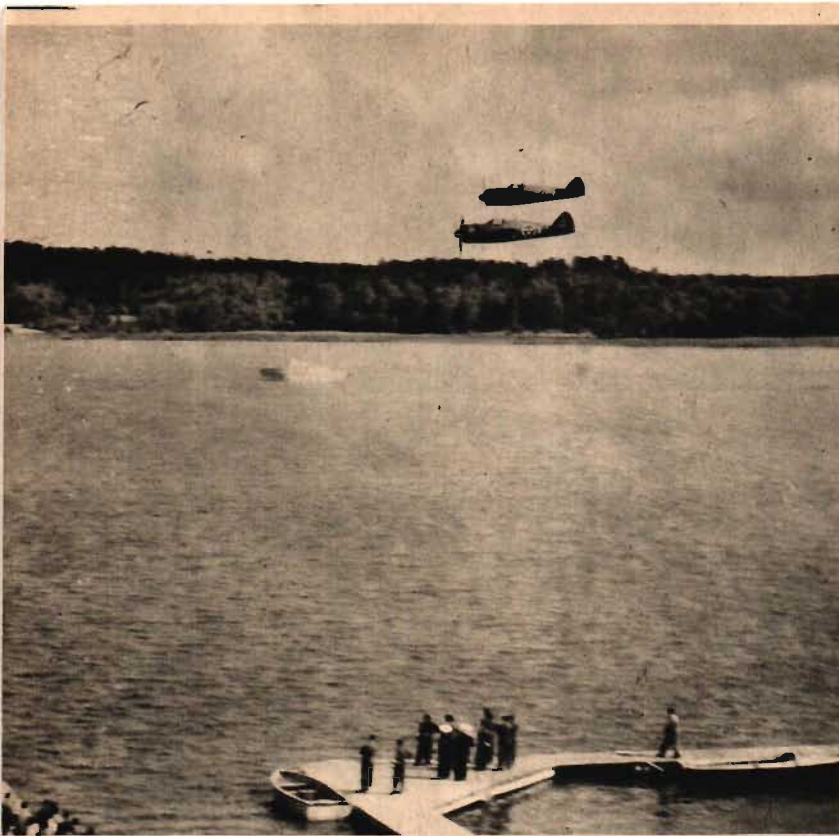


NYTT OM RADAR

Den tankliknande anordningen i vingen på ovanstående jaktplan av typ Grumman »Hellcat» innehåller en roterande antennenläggning med parabolisk reflektor för centimetervågor. Antennens strålningsdiagram är reflekterat framåt i en kon på 40—60°. Antennen tjänstgör som mottagnings- och sändningsantenn för en ekoradioläggning vars ändamål torde vara att upptäcka mål i horisontalplanet, exempelvis fiendliga flygplan eller vid lågflygning ubåtar etc.

Bredvidstående foto är ett säregnet exempel på hur de allierades mycket omtalade radarbombsikte verkar. Fotot visar katodstråleoscillografens skärm i ett ögonblick då bombplanet passerar ovanför ett annat flygplan, tydligen en fyrmotorig »Superfortress». Av bildens utseende att döma ser händelsen ut att ha ägt rum över öppet vatten. Vore bilden tagen över land skulle markkonturerna ha avtecknat sig tydligt.





FLYGDAGAR

Flygvapnet och flygklubbarna ligger i på skarpen för att göra svenska folket flygsinnat. På försommaren anordnade de flesta flottiljerna på resp. fält »Flygets dag» och under sommarens lopp har klubbarna inbjudit en flygsimmesmotlagtig allmänhet till flygdagar — ofta i gott samarbete med flygflottiljerna. På detta uppslag skriver tre av FLYG:s utsända medarbetare om tre flygdagar, av vilka två anordnats i huvudsak av klubbar och för att celebrera något av vikt: Västerås flygklubb i samband med 10-årsjubileum och Aeroklubbens i Malmö och F 10:s samtidigt med invigning av en nybyggd hangar samt avslutning av avskedstagande av F 10, som nu flyttar till Barkåkra vid Ängelholm.

Med omkring 600 km/t rusade denna J 22-rote förbi bombmålet, steg sedan brant och gjorde topproll. — Två skepp som möts ses på bilden längst ner: Do 24 (närmast) och en T 2:a på ingående.

Mustanger klippte gräs vid Västeråsjubileet

Söndagen den 19 augusti var det stor födelsedag i Gurkstaden — det var nämligen gamla anrika Västerås flygklubb förunnat att fylla tio år och händelsen firades med en trevlig flyguppvisning ute på Johannisbergs flygfält. Den extra glans som ett vackert väder med stor publiktillströmning kunde ha skänkt fick man emellertid vara utan. Drypt en timme före uppvisningen orkade de tunga hotfulla regnmolnen över fältet inte hålla igen längre, utan släppte ner sådana massor med vatten att de borde kunnat få en fisk att drunkna. Hur det var så tog regnet slut — strax före uppvisningens början — men det var så dags, flertalet västeråsfamiljer vågade inte sticka näsan utanför dörren. Nu stannade publikantalet vid omkring 5000 modiga som fick bevittna en rätt mångsidig uppvisning.

Fältet ligger mycket vackert till vid stranden av Västeråsviken och blir väl den verkliga sportflygplatsen så småningom. Det vimlade av flygplan av alla de slag ute på idylliska Johannisberg. Det såg faktiskt ut som en flygdag från den gamla goda tiden, inte bara segelplan utan också massor av motorplan. Och bland segelkärorna var det bara Mosweyen och Mü 13 som vi för vår del saknade.

Inte heller modellflygare kunde man vara utan och efter hälsningsanförandet av flygklubbens ordförande, flygdirektör Nils Söderberg, fick dessa visa sig på styva linan. Modellflygtävlingen, som börjat redan dagen innan, hade nu nämligen sin final med ett 40-tal deltagare. Det blev onekligen en ganska rörig tillställning, emedan närmare 100 starter skulle avverkas på trekvarts timme. Publikerna verkade emellertid övermåttan nöjd och stämningen steg ytterligare, när »Bananens» ettriga dieselkärna »Humlan» vrålade iväg uppåt. Man var så intresserad att han fick göra slut på ett par liter »soppa» vid sin rond bland publikerna. Kärran höll hela tillställningen igenom men ett par tanter höll på att kapsejsa vid en start och vid ett tillfälle var det nära att galoscherna åkte av en farbror. Bananens pekfinger skall vi inte tala om...

Det var så att man nästan glömde bort segelflygtävlingen, som emellertid inte var mindre intressant. Segelflygargång från (Forts. på sid. 36.)

8.000 FLYGSINNADE HOS F 2

Anledningen till ovanstående jämförelsevis låga åskådarsiffra står att finna i det ostadiga väder som rådde söndagen den 18 augusti, då man inte visste om det strålände solskenet den ena minuten skulle förbyttes i hållregn i nästa minut. Lyckligtvis sken solen under själva uppvisningen, vilket i hög grad bidrog till att göra den välordnade flygdagen ännu angenämare.

Programmet inleddes med underhållningsmusik av Svea flygflottiljs musikkår under ledning av musikdirektör B. Wiklander. Sedan följde publikknipande uppvisningar av skilda slag, däribland jaktstrid mellan två J 22:or och en S 17, som genom skickliga manövrer omöjliggjorde så gott som alla närmanden från 22:orna. B 17-S 17 är ju känd för sin förmåga att »blåsa undan» för anfallande jakt i kurvstrid.

Två »Mustanger» (J 26) gjorde en tryckning på lägsta höjd. B 18A gjorde därpå på Hägernäs den äran med en uppvisning som mera påminde om jaktflyg än om tungt bombflyg. En genomgång av hela programmet i avancerad flygning med Sk 15 hörde också till attraktionerna. En annan populär sak var höjdgissningstävling, där

det gällde att bestämma höjden på en Waco tillhörig flygvapnet. Lättare saker kan man hitta på när molnhöjden är den mest förvillande man kan tänka sig. De lyckliga vinnarna, däribland en flicka, fick sedan nöjet att följa med på en tur med gissningsobjektet (Wacon). Vidare fick man se perfekta formationsflygningar med två divisioner S 17 samt bombfällning med en 50 kg och två 8 kg övningsbomber från varje flygplan i en S 17-division mot en på vattnet uppbyggd fartygsattrapp. Träffresultatet blev på grund av ogymsamma förhållanden inte direkt imponerande men hade det varit verklighet skulle fartyget enligt expertisen ha varit ur leken.

På hangarplattan nedanför stora verkstaden var F 2:s hela tygalleri av äldre och nyare årgångar representerat. Planen undersöktes minutiöst särskilt av den yngre delen av publiken. Där fanns bl. a. en S 5 »Hansa» för ambulanstjänst, en T 2 Heinkel He 115, som antagligen var den intressantaste i samlingen, en S 12 Heinkel He 114, en Sk 15, en Sk 12 samt en Junkers W 34. Den nya utomordentliga sjöräddningsflygbåten Do 24 demonstrerades också.

Gnomo.



ÅSNA HOPPADE FRÅN B 18

Honnör för F 10 och hangarinvgning vid stor flygdag på Bulltofta

Hur ofta har man inte haft tillfälle att se mörkt på vädret så snart det rustas till flygdag? Hur många flottiljer eller flygklubbar kan säga att de haft tur med vädret? De skulle nästan kunna räknas på ena fotens stortå...

Vår Herre måtte emellertid vara skåning, ty när dagen för Aeroklubbens i Malmö och F 10:s stora flyguppvisningar — söndagen den 26 augusti — blev en förmiddag gammal drog han från regngardinerna, som hängt fördragna i stort sett hela augusti. Det blev ett strålande väder, som drog Malmö- och andra bor i över trenne tiotusental till Bulltofta flygfält.

Det fanns två anledningar till denna givande flygdag: dels skulle Aeroklubbens i Malmö nybyggda hangar invigas, dels skulle klubben hedra F 10 (som flyttar till Barkåkra utanför Ängelholm) och till slut skulle F 10-chefen överste Zachrisson genom flottiljens storstilade deltagande i uppvisningarna tacka Malmö »för vad som varit» — var sak för sig en giltig förevändning för en flygdag!

Det var en verkligt flott klubbhangar som vid 12-tiden invigdes i närvaro av ett femtiotal representanter för luftfartsstyrelsen, F 10, Malmö stad, klubbens styrelseledamöter från äldre tider m. m. Hangaren är av Töreboda-tillverkning och är utförd i ett spann, alltså fribärande — inga pelare som är i vägen. Måtten är c:a 38 x 18 m.

Flygplatschefen major Bertil Bergman hälsade gästerna välkomna och överlämnade ordet till ordföranden i hangarbyggnadskommittén, grosshandlare Albin Frantz, som i korta drag berättade klubbens historia och hur hangaren kom till. Det var med berättigad stolthet han kunde meddela att Aeroklubbens i Malmö medlemsantal nu är uppe i 515. Så invigdes hangaren med några ord av stadsfullmäktiges förste vice ordförande, riksdagsman E. Hagberg. Till slut hissades för första gången flaggan på den mellan hangaren och klubbhuset resta flaggstången.

Efter detta blev det lunch i flygplatsrestaurangen under värdskap av major Bergman och F 10-chefen överste Zachrisson. Därvid visade sig major Bergman som en ypperlig måltidstalare — han framförde klubbens tack till F 10 för det stöd klubben alltid haft från det hållet. Dessutom uttryckte han en förhoppning att Aeroklubben i Malmö skulle röna ännu kraftigare

stöd än hittills från myndigheter och allmänhet.

Och under lunchen tittade de ätande ofta ut genom fönstren och glädde sig åt de väldiga köerna utanför entrén till flygdagens publikplats. Det gnuggades händer...

Aeroklubben i Malmö och F 10 hade också uppåddat allt som kunde visas på en flygdag. Längs fältgränsen mellan klubbens hangar och F 10 — omkring 1.000 m — stod ett motor- eller segelplan på ungefär var 25:e meter.

Först blev det modellflygarnas tur att visa sig med styva startlinor. Sedan fick speakern, löjtnant Ian Iacobi, en hel del vackra ord att säga om en vrålande Mustangdivision — 3 div från F 16 — som i millimeterfin rättning gång på gång rusade på lägsta höjd över fältet och förnöjde åskådarna. Sedan skilde sig en rote med divisionschefen »Propeller-Nisse», även kallad löjtnant Nilson, och löjtnant Steningar. Dessa dundergudar gjorde looping i rote, hjulningar och gick till slut in över fältet på rygg innan de landade för att låta publiken se Mustangerna på marken. Fantastiskt!

Ja, sedan följde den »praktiska redogörelsen» för glid- och segelflygutbildningens gång, höjdgissning på klubbens Kranich, avancerad flygning av sergeant Hultqvist med en Fi-1 från Kockums Flygindustri i Halmstad — med upprepade loopingar på allt lägre höjd — och så äntligen den vackra programpunkten »sexgruppen». Detta betyder en tregrupp motorplan (två Sk 11-Mothar och en Sk 15-Klemm) som bogserade tre Babys. Vinden var mycket kyttig och man måste ge sitt oreserverade erkännande åt de sex herrarnas flygning i god rättning. Efter losskopplingen fortsatte segelplanen med perfekt formationsflygning.

Nästa punkt visade att Sverige fått ännu en autogiroflygare av rang: Rolf von Bahrs bror Bertil, som framgångsrikt gick i sin broders rotorspår vad beträffar flygapparaternas hanterande. I den hårda vinden flög

T. h. en bild från trafikledartornet över den minst 30.000-hövdade flygdagspubliken på Bulltofta. — Nedan hälsas flaggan efter invigningen av Aeroklubbens i Malmö nybyggda hangar.



Härovan passerar två Mustangar över en F 10-Welhe på Bulltofta.

han vid ett tillfälle t. o. m. baklänges. En trevlig programpunkt!

Numera saknas inte KZ-III »Lärkan» på någon uppvisning av vikt, inte heller på Bulltofta. Uppvisningen med detta folkflygplan gick i den vanliga stilen, så det är inte mycket att orda om. Sedan kom emellertid löjtnant Ekström och avancerade med en Sk 12 så håret ibland reste sig på ryggen, förlät, huv'et — inte på honom förstås utan på publiken. Hans bästa nummer var en ryggflygning ett varv runt fältet på ganska låg höjd. Finfint! Men därpå hördes ett vrål och fanjunkare Jönsson började konstruera med en J 22:a. Hans rollar nästan i grästopphöjd och hans loopingar var absolut perfekta. Att man bara kan...

Efter en utomordentligt vacker formationsflygning av en division J 22 — bl. a. i form av ett S och sedan ett E (Sverige) — kastades en stackars åsna ut från en B 18. Lugn, mitt herrskap, det var bara Karlssons klisters reklamåsna (hon som inte använder klistret i fråga) men hon gjorde ett trevligt fallskärms hopp.

Därmed var uppvisningarna nästan slut — så när på en gammal hederlig B 3:a, som vred och vände på sig samtidigt som B 18. B 3:an imponerade så eftertryckligt på en fotograf att han på baksidan av fotot, som sedan sändes till dagspressen, angav att det var ett nytt svenskt bombplan — jag tror t. o. m. det stod epokgörande i någon tidning...

Pro Mille.



GULDHÖJD TILL SKÄNKES

Hett, olidligt hett. En grupp pojkar i gula luvor ligger i skuggan av vingen på en Weihe och svettas. Himlen är molnfritt vitblå och det är lika varmt på höjd som nere på backen. Någon säger att termiken är så dålig att till och med änglarna trillar ner och det gör ju ingenting när det ändå är så helsikes varmt däruppe också. Det är blickstill och ingen vind att vänta. Det har varit så här i fyra dagar nu och pojkarna är utleda på att göra treminutersflygningar från vinsch och åtta-minuters från flygsläp.

Det skymmer och dimman börjar växa fram i små, svaga slöjor över de sankade delarna av slätten nedanför berget. Pojkarna i F-kursen drar sig in i »Cumulusset», deras stuga i den röda Allebyn och kryper till kojs, bedjande till vädergudarna och klagande över de brända ryggarna.

Stefan Alm hade morgontidiga vanor och släpade sig nästa morgon ur kojen redan klockan halv sex. Det var hans vana att gå ut och försöka bedöma dagens möjligheter till termik och vid behov själv skruva på den. Den sista veckan hade inte varit uppmuntrande men det kunde ju inte fortsätta med bara semesterfirarväder i all oändlighet.

Det blir braktermik!

När han kom ut på den fria platsen i Allebyn höll hjärtat på att hoppa upp i halsen på honom. Det blåste svag västvind och var daggigt i gräset. Horisonten var skymd av ett lågt liggande dis, som redan höll på att ordna upp sig till nånting som skulle kunna bli ljuvliga, efterlängta cumulusmoln med braktermik och all världens härlighet för en suktande segelflygare. Det var kyligt, riktigt kallt, i morgonluften och de gångna dagarnas kvalmiga dammighet var försvunnen.

Stefan gick åter in i baracken för att mildt och försynt putra sina kamrater innan den satans gonggongen skrällande och råmande skulle fördärva deras morgonsömn och humör. Han satte igång sin radio och fick in musik på kortväg. En efter en

Svensk originalnovell av Christian Barr

vaknade pojkarna, tittade sömnigt över kofkanterna och hasade sig ur sänghalmen.

Stefan plirade menande åt dem mot väderet utanför och efter några sekunder genljöd Allebyn av hela F-kursens jubelrop och entusiastiska kraftord.

Entusiasmen hade snabbt spritt sig i hela lägret — som på en oceanångare med land i sikte. Uppställningen gick tortare än någonsin och till och med meteorologen hade smittats av iver och levt rövare med sina kolleger i Göteborg för att få deras vädersiffror snabbt nog. De bådade gott; temperaturgradienten var något över 0.8 till 2 000 meters höjd, så sjönk den något och på 3 500 låg ett svagt spårskikt. Även om det molnade till mycket skulle termiken bli kraftig.

Klockan halv tio slängdes Stefan Alm ut från bryggan i SE-SCT, den nya Babyn med huv som man just försett med görindikator. Han skulle göra ytterligare ett försök på femtimmarsprovet efter två tidigare och misslyckade. I dag hade han givit sig blanka hin på att hänga kvar om så alla uppvindar skulle vända sig opp och ner och vinden sluta blåsa.

Nu var de sex stycken däruppe, många fler skulle utrymmet inte tåla. Alm hoppades på att termiken skulle sätta in snart så att han kunde komma ur trängseln och gå upp på friare höjd.

Han mätte tiden för ett slag på hanget och fick en och en halv minut mellan vändpunkterna. På fem timmar gjorde det tvåhundra slag, fy tusan så långtråkigt, kommer aldrig termiken i gång?

Så ägnade han sig åt att försöka nå största höjden av flygplanen framför berget och kämpade en lång stund med en säker kollega i en Olympia. Och så kom termiken.

Ett stadigt moln hade just passerat berget när Stefan i stället för de tidigare små-

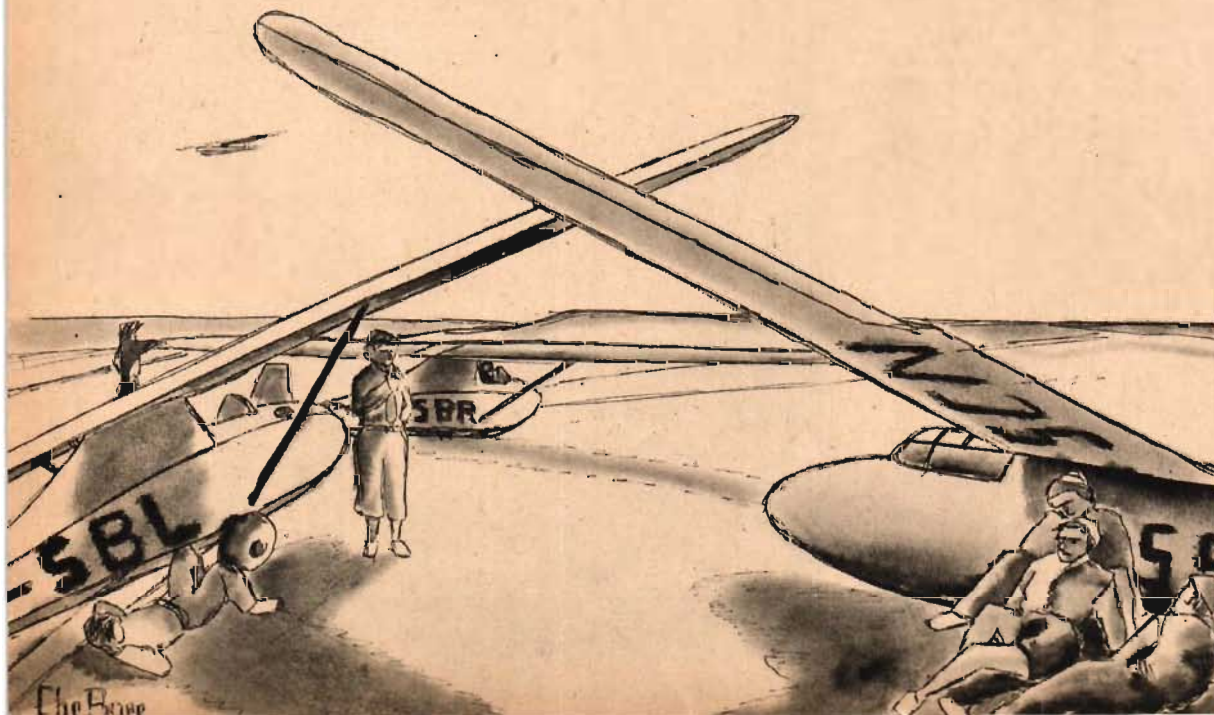
rycken kände ett ordentligt tryck i baken och såg variometervisaren krypa uppåt. Han svängde ut från berget och fortsatte tills variometernålen åter började sjunka. Då lade han planet i en normal sväng åt vänster och passade instrumenten samtidigt som han höll ett öga på berget och de andra flygplanen för att inte komma för nära något av dem. Det var en god blåsa; han kurvade in över hangkanten med en god meters stigning i sekunden. Han gjorde svängen snävare och tittade i förbifarten på de andra planen, som fortfarande åkte fram och tillbaka, fram och tillbaka. Så drev han bort över berget och tittade rätt ner i skogen och stupen på osthanget. Nu gällde det om blåsan var stark nog att bära honom över bergets fallvindar på läsidan. Stighastigheten sjönk ner till noll och variometerens visare kröp ner till nära en meters sjunkhastighet. Det var obehagligt och han funderade just på att skynda tillbaka till berget då visaren åter kröp upp, förbi det välsignade nollstrecket och lade sig till ro vid en och en halv meters stigning.

Uppvinden bär oss!

Högre och högre bar det, sexhundra, åttahundra meter. Han var hjärtängslig att tappa bort blåsan nu när höjdprovet var så nära avslarat. Han tryckte huvudet mot nackskyddet och försökte höra om barografen tickade i sitt fack men ingenting hördes. Nå, han hade själv satt igång den så det var ingen fara. Niohundra meter. Det var första gången han överhuvudtaget varit så högt. Över honom kom molnet allt närmare och närmare. Så här nära över honom syntes det flyta ihop med de andra molnen på himlen till ett stort och sammanhängande tak. På niohundrafemtio meter kurvade han genom en nedhängande slöja från molnet och kände dess fuktiga fläkt. Han rös av förtjusning över att för första gången flyga med huvudet skrapande i molnbasen och kände sig som en gammal örn. Han flög med ena vingspetsen inne i taket, tyckte han, och vände sig om för att se om han gjorde några spår i det dimmiga grå. Men det syntes inga.

Men högre måste han för att barografen skulle kunna visa tusen goda meters höjdvinst. Det var nästan bara femtio meter kvar. Han skulle gå in i molnet tills han säkert hade provet klart och sedan vända åter till berget. Kurvningen fortsatte och molnet slöt sig omkring honom. Han förmanade högt sig själv att ligga kvar i svängen precis som förut och nitade fast blicken på instrumenten. Men det dröjde inte många sekunder innan han upptäckte att hastigheten sjönk och flygplanet vek sig. Han gav omedelbart motroder varefter han ett ögon-

Några pojkar ligger i skuggan av en Weihevinge och svettas. Himlen är molnfri och termiken är så dålig att till och med änglarna trillar ner...



blick svävade blickstill i luften för att sen inte ha en aning om hur planet låg utom att det gick fort och att han satt hårt nertryckt i sitsen. Inseende det lönlösa i att försöka reda upp situationen drog Stefan i handtaget till dykbromsarna. Han kände hur planet började stabilisera sig men innan instrumenten hunnit komma i ordning ljusnade det plötsligt och planet låg under molnet.

Stefan orienterade sig och fann att Alleberg låg så långt borta att det vore hög tid att tänka på att komma tillbaka. Han grälade på sig själv över sin oskicklighet i molnet och satte kurs mot berget.

Med kula och med spade . . .

I närheten kom ett stort moln seglande. Han flög in långt inunder det och började kurva med god stighastighet. Under kurvandet övade han sig i att bortse från möjligheten att rätta flygningen efter horisonten och flög enbart efter instrumenten. Det var knepigt att passa hastigheten, kulan och girindikatorns spade på en gång samtidigt som flygplanet måste hållas väl inne i uppvindskanalen. Planet vek sig flera gånger, men Stefan lärde sig efter hand dels att korrigera snabbare, dels hålla hastigheten rätt. Uppgiften att flyga enbart med instrumentens hjälp var så fascinerande att han inte märkte molnets närhet förrän det grå diset helt hade omslutit honom. Nu ökade stighastigheten kraftigt. Variometervisaren kröp långsamt upp förbi tre meter mot fem — sex — ända upp mot sju meter i sekunden. Så fort hade han aldrig stigit förr. Han vek sig inne i molnet men ordnade snabbt åter flygläget och variometernålen steg åter i kapp med höjdmätarens visare. Tusen meter var för länge sedan passerade och Stefan kunde inte förmå sig att avbryta.

Det är egentligen en psykologisk gåta att en normal människa fullt frivilligt kan bli en fullständig slav under instrumentens visare i molnflygning. Man ser ingenting, har ingen förmimelse av höjdens tjusning på annat sätt än att en visare pekar på en viss siffra och en annan visar att det ännu kan gå högre, ännu högre. Visarnas pekande blir ett självändamål — kommer man inte ut ur molnets sida och får njuta av den underbara synen av en solbelyst molnsida finns ju intet påtagligt utbyte av en molnflygning som bara avser att uppnå höjd. Och likväl kan ingen som väl kommit in i ett bra moln undgå att som hypnotiserad fångas av visarnas långsamma rörelser för att se dem krypa högre, högre.

På nära tretusen meters höjd stannade girindikatorn. Dess spade och hastighetsmätarens visare kröp båda ner mot sina nollågen. Stefan tittade på längdslutningsmätaren och kulan i libellen. Det skulle dröja innan även de isade igen. Nu gällde det en guldhöjd — efter bara ett par hundra meter till skulle han gå ut ur molnet med fulla bromsar. Is började avsätta sig på vindrutan och vingnosen. Rodren började bli kärva och han fick oupphörligt ge små roderutslag för att förhindra fastfrysning av dem. Stighastigheten ökade ännu, snart skulle inte variometerskalan räcka till för att visa hur stor den var. På tretusen meters höjd blev det svårt att förhindra fastfrysningen men Stefan ville ännu inte avbryta. Höjdmätare och barograf stämmer sällan överens och det var säkrast att ta till i överkant med höjden. På tretusentrehundra meter tyckte han att det kunde vara nog, särskilt som rodren här

var definitivt fastfrusna och kylan började bli allvarligt besvärande. Betänksamt drog han ut bromsarna några centimeter.

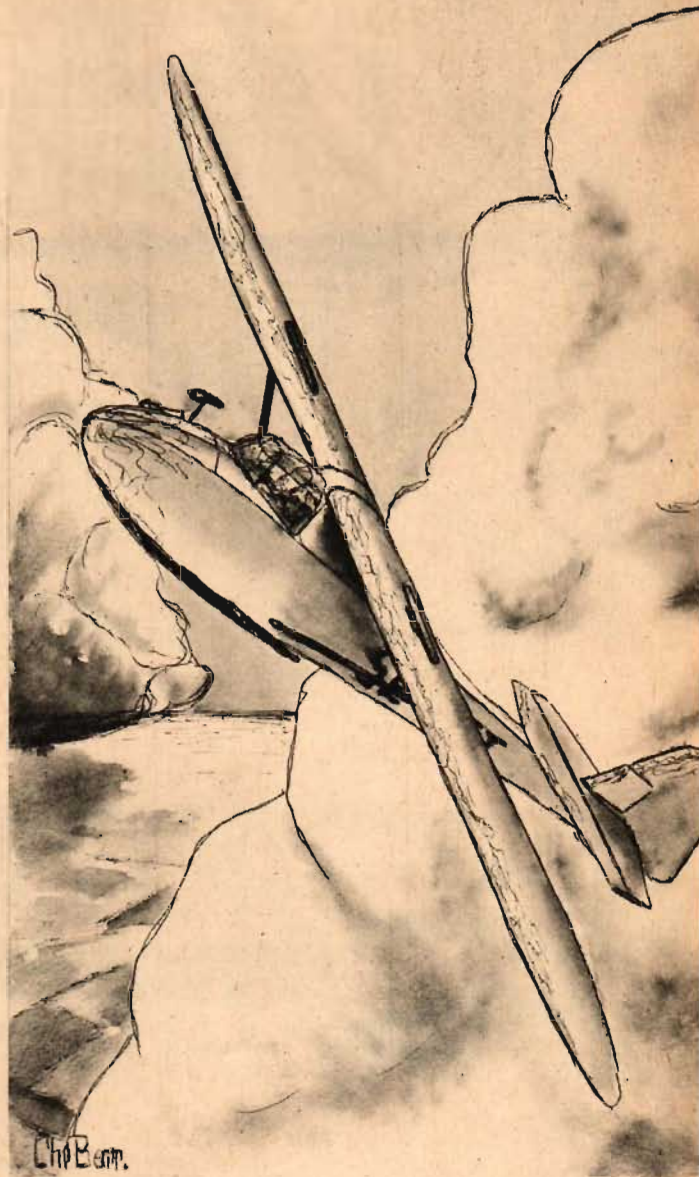
Trots den tjocka isbeläggningen på vingarna steg han fortfarande tio meter i sekunden. Det var synd och skam att behöva avbryta en sådan flygning. Men flygplanet var knappast under hans kontroll längre och det började bli ganska oroligt i luften — det låg i en allt annat än ren sväng och slängde fram och tillbaka precis som i en gunga med olika långa linor. Han drog resolut i bromshandtaget. Det satt fast. Han tog ett ordentligt tag till utan resultat. Den lilla del av bromsarna han först fört ut hade orsakat isbildning kring bromsklaffarna som nu frusit fast.

I redlös farkost

Stefan Alm befann sig på tretusenfemhundra meters höjd i ett bräckligt segelflygplan utan att på något sätt kunna påverka det. Uppåt bar det fortfarande och flygplanets rörelser blev för varje sekund slängigare och knycigare. Varje gång han kände sig nertryckt i sitsen knakade det dessutom oroväckande i vingkopplingen och Stefan fruktade att vingarna skulle slå ihop som ett sönderbläst paraply över hans huvud och skilja kroppen åt i två halvor. Han arbetade frenetiskt för att rycka lös bromsarna ur isgreppet men utan resultat. Samtidigt märkte han att varje liten ansträngning gjorde honom matt och andfädd på ett sätt som var honom främmande. Pulsen gick upp och igenom bullret och knakandet från planet kunde han höra hjärtat slå med snabba, matta slag. Variometervisaren slog mellan de båda ytterlägena — tydligen åkte han omkring i någon form av looping. Höjdmätaren var det enda instrumentet med någon ordning på. Ibland stod visaren stilla, ibland tog den ett litet steg uppåt, närmare och närmare fyratusens meters höjd. Stefan övergav bromshandtaget och försökte få loss rodren ur fastfrysningen, men insåg snart det lönlösa. Även om han fått dem loss, kunde han inte kontrollera flygningen utan instrumentens hjälp.

Det var en fruktansvärd häxdans. Varje gång han satt stadigt i sitsen drog han så snabbt som möjligt åt fastbindningsremarna för att inte i nästa ögonblick riskera att slå huvudet i taket eller lossna så mycket att han inte längre skulle kunna sitta kvar. Ibland pressades han med våldsam kraft mot ena sidan av sittrummet och måste hålla emot med hela sin styrka för att inte slå huvudet i väggen.

För några sekunder ljusnade det plötsligt och han såg ett ögonblicks glimt av den ljusa himlen och en bit mark. Så försvann synen igen och dansen fortsatte i molnets grå. Men det var ljusare nu än



Med fastfrusna roder slängs Babyn ut ur molnet — i fullt korrekt sväng — men åker omedelbart in i den förhatliga molnsidan igen. Stefan kan ingenting göra åt saken.

tidigare och han förstod att molnkanten, kanske rentav toppen, var nära.

Aterigen åkte han ut ur molnet — i fullt korrekt sväng — för att än en gång se den förhatliga molnsidan komma mot sig. Kontrasten mellan det strålände solskenet därute och det förblindande töcknet inne i molnet gjorde honom förtvivlad.

Tittut!

Men slutligen slängdes han ut definitivt med kurs rakt från molnet. Toppen låg inte mera än hundra meter över honom och var så pass smal att han även om han velat inte skulle kunnat kurva upp dit. Fortfarande kunde han inte få loss rodren, men isen började lossna på vingen och vindrutan. Efter något sökande fann han Alleberg, ynkligt litet, praktiskt taget rakt under sina fötter. En blick på klockan sade honom att flygningen inne i molnet inte tagit mer än högst en kvart. Solskenet och den underbara anblicken av solbelysta moln med fläckar av ömsom skuggad, ömsom belyst mark där emellan piggade upp honom och äventyret kom redan i en angenäm dager. Rodren lossnade snabbt efter varandra och i kraftig fallvind flög han med full kontroll över planet bort över Alleberg.

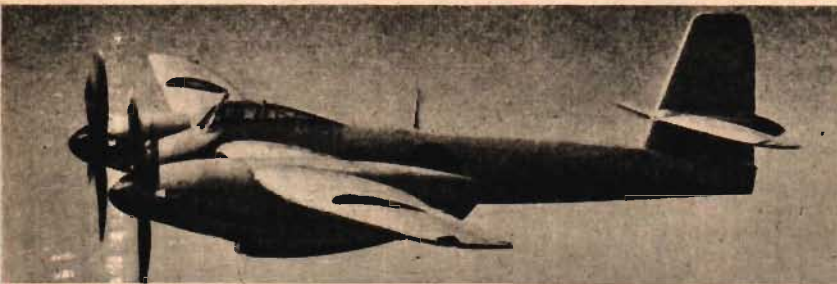
(Forts. på sid. 35.)

FLYGNytt

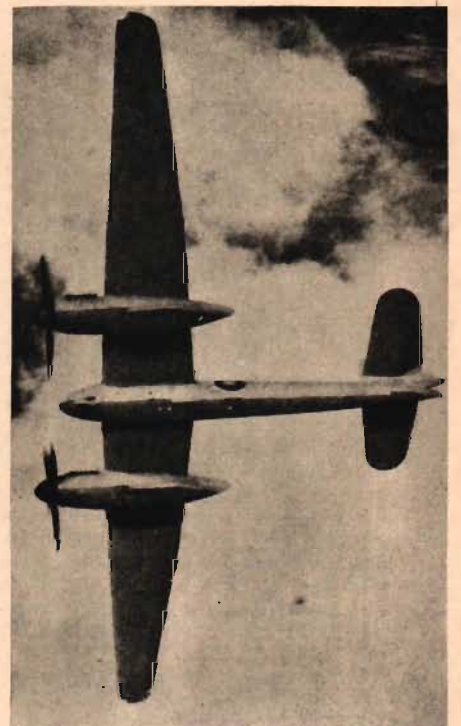
från **ALLA**
FRONTER



TRANSPORT-SUPERFORTRESS: Boeing C-97, B-29:ans transportversion, överträffar alla hittillsvarande transportplan hos USAAF i fråga om hastighet, tjänstetopphöjd, flygsträcka, lastförmåga och storlek. På sina två flygdäck tar C-97:an över 100 st. fullt utrustade soldater. För en tid sedan satte planet nytt »transkontinentrekord» genom att flyga från Seattle, Wash., till Washington, D. C. på 6 tim 20 min. Här ovan en C-97 »Stratocruiser» i ett vackert »molnlandskap».



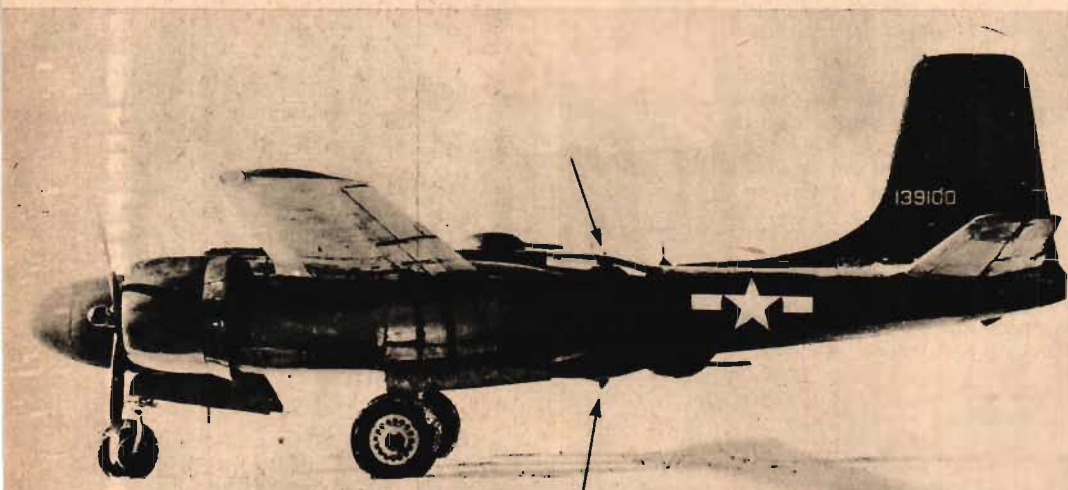
NY VIRVELVIND: På de två bilderna t. v. och t. h. ses det i FLYG nr 17/45 beskrivna engelska höjdjaktplanet Westland »Welkin D», som endast byggdes i ett litet antal. Planet har trycktät kablu och är en utveckling av »Whirlwind» men har från sidan sett stora släktdrag med »Mosquito».



Miles »Marathon»

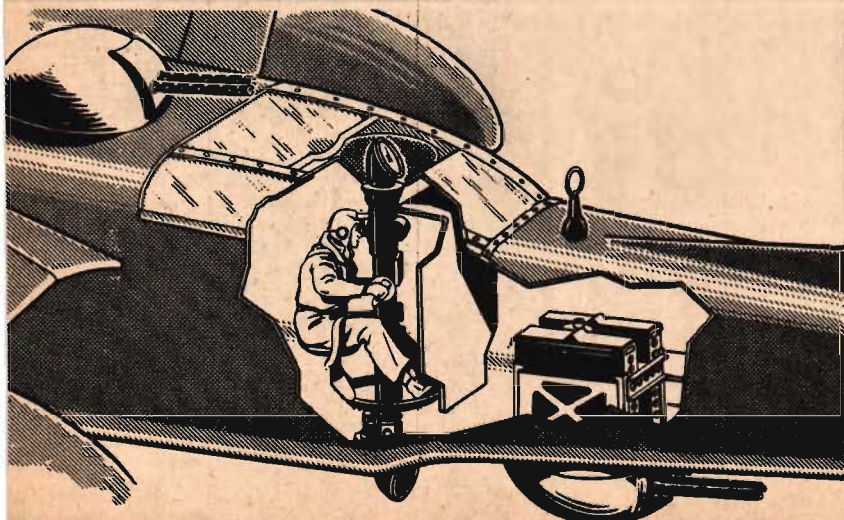
Miles Aircraft Ltd har under byggnad ett nytt fyrmotorigt trafikplan, avsett för lokaltrafik och konstruerat enligt Brabazon-kommitténs föreskrifter. Miles M. 60 »Marathon», som typen officiellt kallas, tar 14 passagerare över en flygsträcka på 1200 km vid en marschhastighet på 280—320 km/t. Alternativt kan flygplanet även utrustas som lastflygplan med en max betalande last av 2000 kg. »Marathon» kan också sägas vara konstruerad efter ungefär samma principer som en gång i tiden de Havilland D. H. 86 »Express Air Liner», som också var ett fyrmotorigt trafikplan med relativt svaga motorer. »Marathon» kommer att få 4 st 330 hk Gipsy »Queen»-motorer.

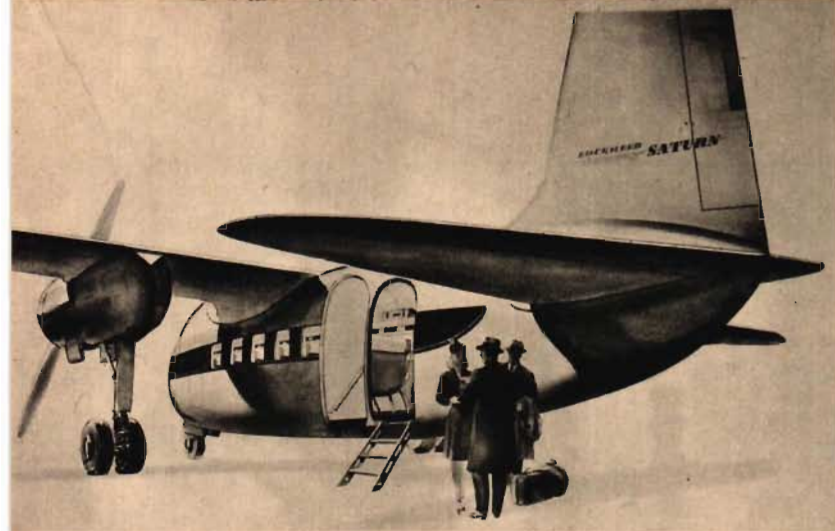
Utrymmet i »Marathon» sägs vara väl disponerat både på last- och passagerarversionerna. Luftkonditioneringen i passagerarkabinen sköts av piloten, vilket ger resanter en behaglig luft i planet under resan. Det obehagliga propeller- och motorbullret har eliminerats genom en effektiv ljudisolerung av passagerarutrymmet. Planet kan även utrustas med tryckkabin, varvid vingbelastningen ökas med 12 kg/m². Spännvidden på »Marathon» är 19,8 m, längden 15,7 m och höjden 4,04 m. Höj-



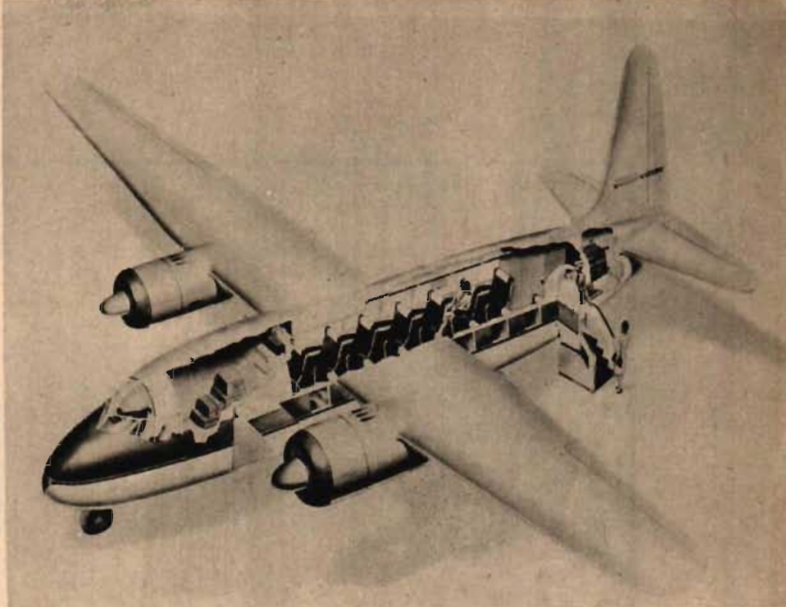
FLYGPERRISKOP:

Fotot ovan och den genombrutna teckningen t. v. visar det amerikanska attackbombplanet Douglas A-26 Invaders fjärrmanövrerade defensiva beväpning med det centrala periskopsiktet. Anordningen är konstruerad av General Electric och de fyra kulsprutorna är av 12,7 mm kaliber. Pilarna på fotot visar övre resp. undre siktkularen för periskopet.





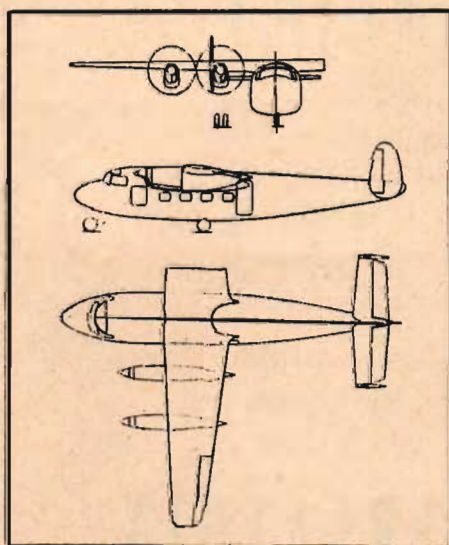
T. h. en uppskuren teckning av Lockheeds kommande lokaltrafikplan »Saturn», med 14 sittplatser. Här ovan ses de dubbla landningshjulen och en av de tvåbladiga propellrarna. »Saturn» provflygs inom den närmaste tiden.



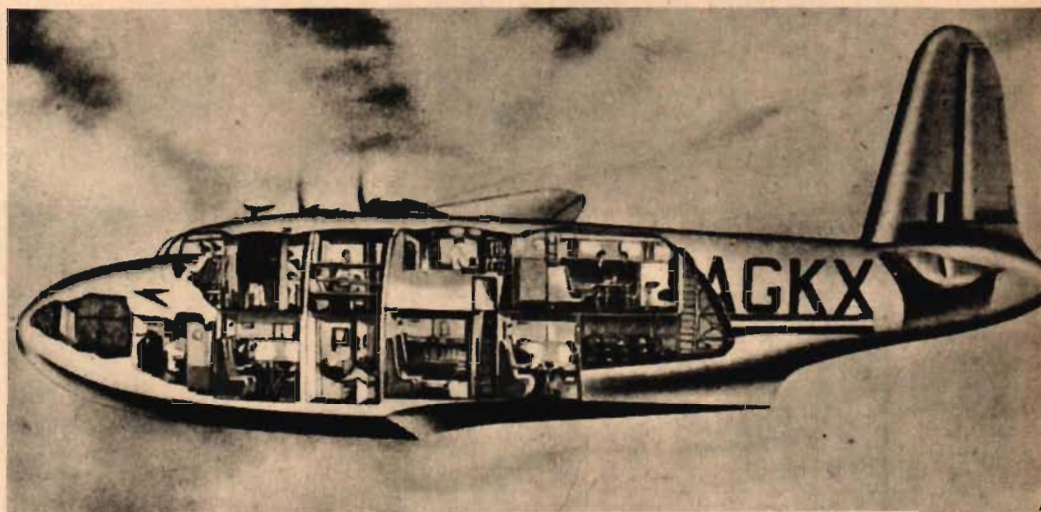
den från golv till tak inuti planet är 190 cm och bredden mellan de bekväma fåtöljernas armstöd är 54 cm. Vid vindstilla är flygsträckan 1200 km. Planets maxmarschhastighet är 336 km/t och den ekonomiska marschfarten 282 km/t. Bästa stighastigheten sågs vara 6,6 m/sek.

Lockheed "Saturn"

Utförliga uppgifter om det nya amerikanska lokaltrafikplanet Lockheed »Saturn», som presenterades i FLYG nr 5/45, har nu publicerats. Planet kommer att utrustas med två st 525 hk motorer av okänt fabrikat (P & W »Twin Wasp Junior»?) och kan ta 14 passagerare över en flygsträcka på 3200 km utan extra bränsletankar. Anmärkningsvärda detaljer är de dubbla hjulparen till huvudlandstället samt att propellrarna är tvåbladiga på detta moderna flygplan. »Saturn» sägs flyga utmärkt på en motor och har då en topphöjd av 4300 m. Preliminära data och prestanda: Spännvidd 22,56 m, längd 15,16



VISIONÄRT FOTO: Som på det »förtrollade» (retuserade) fotot t. h. kommer den civila Curtiss CW-20E att se ut. Planet skall kunna ta max 42 passagerare. — Här ovan en treplansklass av Milles Aircrafts nya fyrmotoriga M 60 »Marathon» för 14 passagerare.



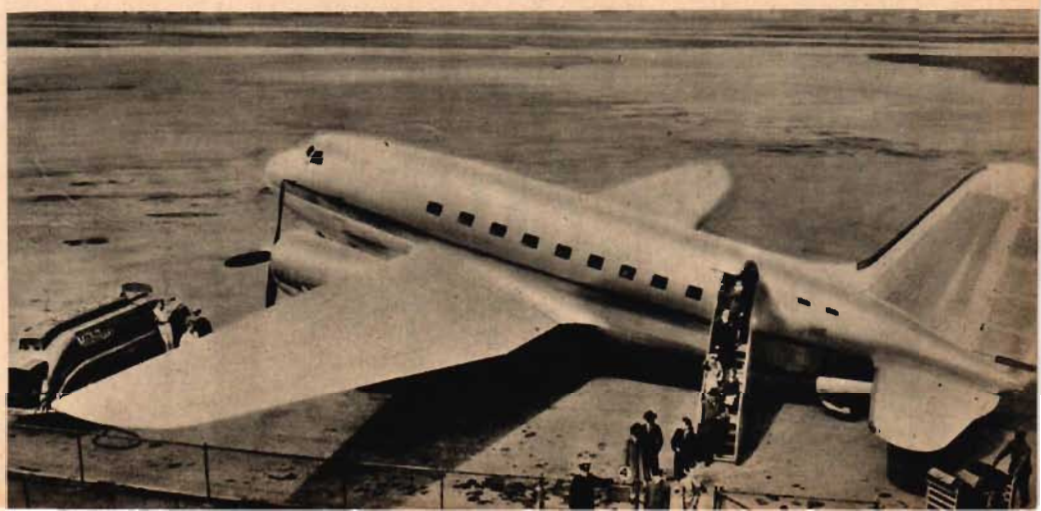
Här ovan en teckning av Short »Sandringham», en »Sunderland», som nu ombygges för civil trafik. BOAC skall så småningom få 22 flygbåtar av detta slag för sin Indienroute. »Sandringham» omnämndes i FLYG nr 17/45.

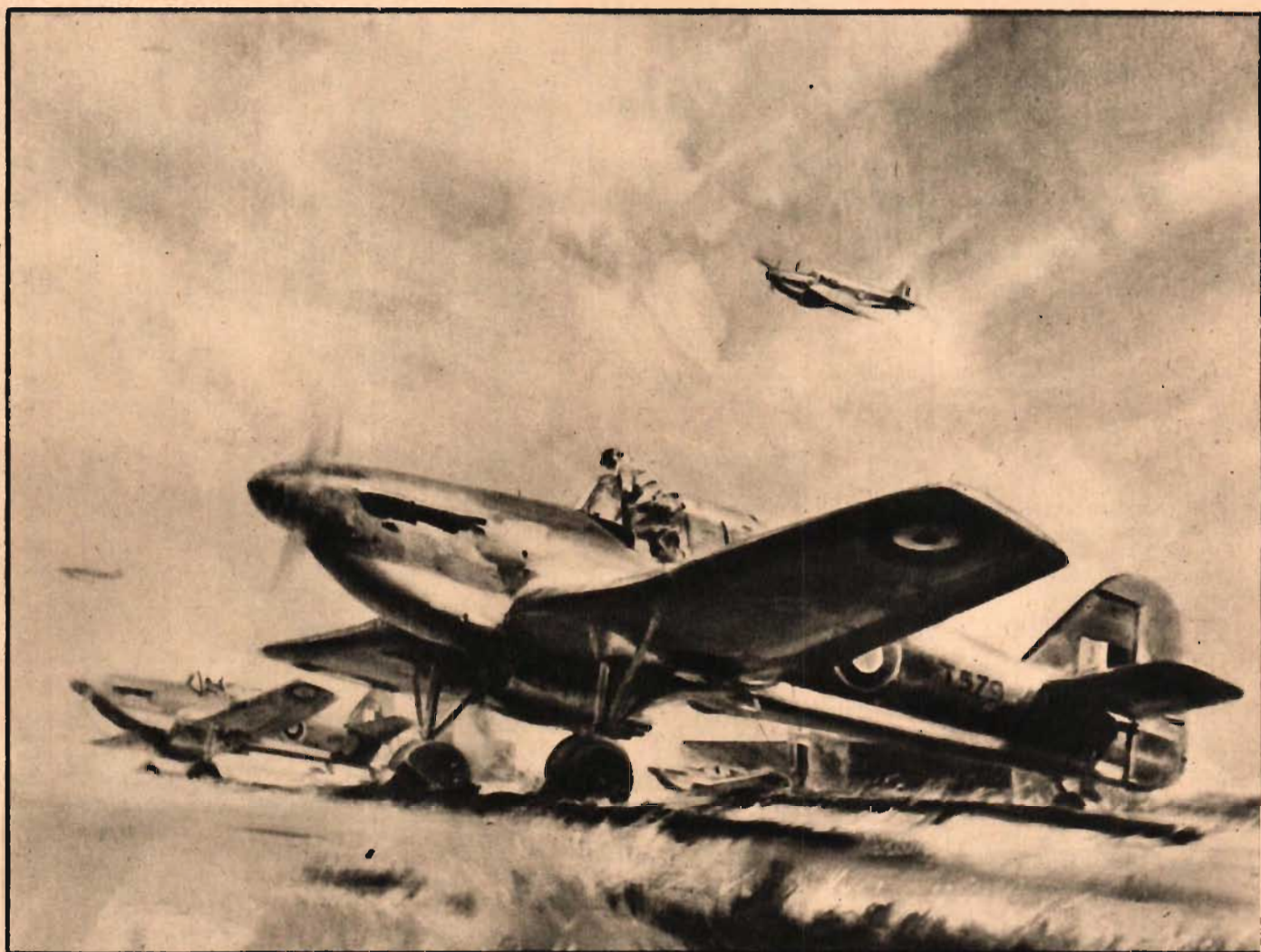
m, höjd 5,79 m, tomvikt 4250 kg, flygvikt 6200 kg, marschhastighet vid 60 % effektuttag (270 hk per motor) vid 0 m höjd 290 km/t, på 1500 m höjd 306 km/t och på 3000 m höjd 320 km/t. Stighastighet på två motorer med normal effekt av 450 hk per motor är 6,25 m/sek och med en motor ca 1,1 m/sek, topphöjd 7900 m och startsträcka 570 m över en 15 m hög mask.

Civil "Commando"

Curtiss CW-20E heter den civila efter krigsversionen av C-46 »Commando», avsedd att insättas på de medellånga konti-

mentala flygrouterna. Passagerarkabinen kan alternativt inredas för 36 eller 42 passagerare. Den utvändigt synliga skillnaden mellan CW-20E och »Commando» är att man på den förra byggt om förarkabinen. Således har vindrutan fått brantare lutning, vidare har man bytt ut de tidigare »Double-Wasp»-motorerna på 2100 hk mot Wright »Cyclone» C18B-2 med inte mindre än 2500 hk starteffekt. Propellrarna är fyrbladiga, snabbt omställbara Curtiss Electric Constant Speed. Data och prestanda: spännvidd 32,92 m, längd 23,26 m, höjd 6,58 m, vingyta 126,34 m², tomvikt 14700 kg, flygvikt 22000 kg och slutligen maxhastighet 450 km/t. Max betalande last för CW-20E blir 5,5 ton.





Miles Master I, tvåsitsigt övningsflygplan (Rolls-Royce Kestrel-motor.) Ett av de brittiska skolflygplanen i Royal Air Force's väldiga utbyggnadsprogram.

ATT LÄRA VÄRLDEN FLYGA

Över hela det brittiska imperiet har hundratusentals unga män lärt sig flyga i brittisk-konstruerade och brittisk-byggda flygplan. De har gått vidare från grundläggande skolflygplan till mellanliggande övningsplan och fortsatt till specialversioner av jakt- och bombplan — alla frambragta av brittiska konstruktörer som ett led i det moderna krigsflygplanets fortskridande fulländning med dess häpnadsväckande prestanda och nästan otroliga virrvarr av utrustning.

Brittiska skolflygplan upprätthåller idag obesträtt sitt anseende för säkerhet, tillförlitlighet och goda flygegenskaper, som skapar de bästa piloterna.

DEN BRITTISKA FLYGINDUSTRIN

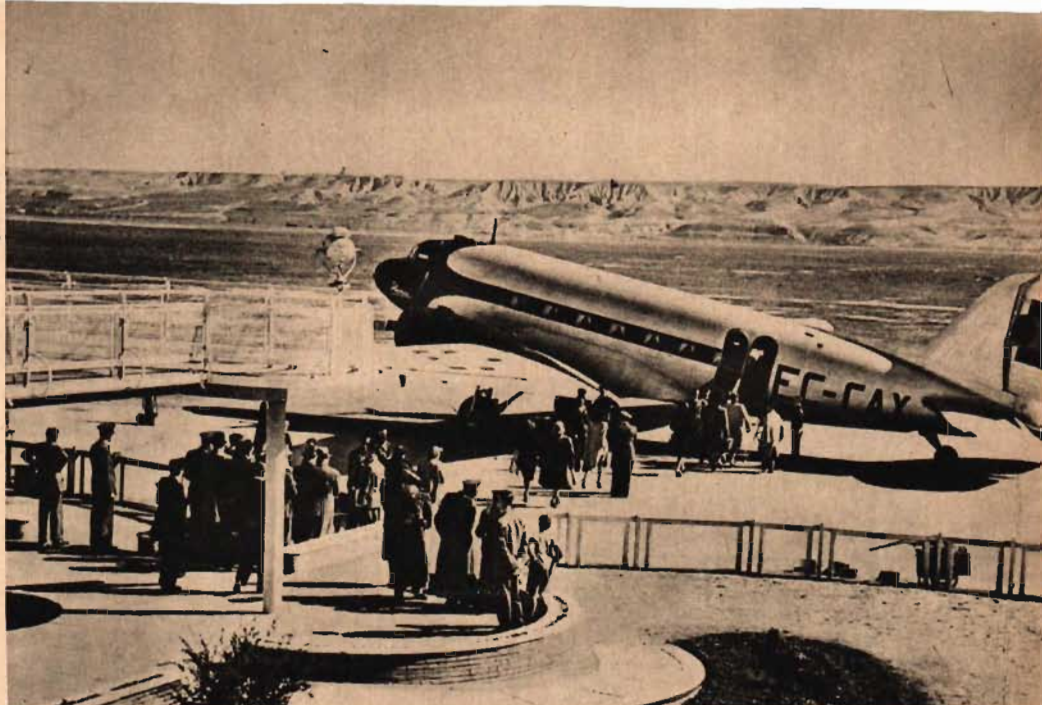
ANNONSEN INFÖRD GENOM THE SOCIETY OF BRITISH AIRCRAFT CONSTRUCTORS-LONDON-ENGLAND

Passagerarna embarkerar en av det spanska trafikflygbolaget Iberias DC-3:or.

Den spanska mosvarigheten till det svenska Aerotransport är IBERIA, som i sin nuvarande organisation härrör från tiden efter inbördeskrigets slut.

— I verkligheten kan man dock säga att bolagets historia går tillbaka till 1929, då den spanska flygtrafiken första gången organiserades under statlig ledning, förklarade trafikchefen José Ansaldo i en intervju för FLYG. Vi trafikerade då linjerna Sevilla—Lissabon, Madrid—Lissabon och Sevilla—Madrid. Från den tiden erinrar jag mig med nöje min resa till Malmö för att köpa några plan från Flygindustri i Limhamn.

1931 inkorporerades alla spanska flygföretag i »La Compania de Lineas Aéreas S. A.». Två år senare ombildades företa-



SPANSKA TRAFIKFLYGET RUSTAR

get ytterligare en gång. De gamla junkrarna ersattes med Fokkerplan och flyglinjerna utsträcktes till Barcelona, Valencia—Palma de Mallorca och Kanarieöarna. Dessutom upprätthölls en internationell linje Barcelona—Marseilles. 1935 inköptes några amerikanska Douglas DC-2 som sattes på linjer till Paris, Berlin och Genève. Då flög vi redan i genomsnitt 7000 km dagligen. Det spanska bolaget kunde berömma sig av 97 % säkerhet.

När inbördeskriget började övergick flygbolagets personal till 90 % i republikanernas tjänst. Alla styrelsemedlemmar och ledande funktionärer har sedan dess skjutits eller satts i fängelse. Den nya regeringen fick alltså börja från början.

Under kriget upprätthölls en viss trafik under stora svårigheter varvid utländskt privatkapital tillskötts för köp av sex Junkersplan. Efter krigets slut köptes utlänningarna ut och företaget blev helt statligt. Överste Gómez Lucía utnämndes till högste chef och jag blev trafikchef.

Trafik på Stockholm?

F. n. har vi 6 Douglas DC-2 och C-47, 5 Junkers Ju 52 och 4 de Havilland 86, de senare för lokaltrafiken på spanska Guinea. Från Förenta staterna har vi skaffat tre Douglas C-53 och räknar på ytterligare 20. För den transatlantiska trafiken har vi räknat med att skaffa fyra stora Douglas DC-4 som tar 44 passagerare. Dessa plan

har dock inte levererats ännu. Genomsnittligt befordrar vi 7000 passagerare i månaden och våra utvidgningsplaner gäller nu närmast nätet inom landet. Bl. a. skall Bilbao få flygförbindelse med Madrid och Barcelona. Utåt hoppas vi snart få daglig kontakt med Paris, London, Rom, Genève och Sydamerika. Det finns också vissa planer på en reguljär Stockholmstrafik.

Så långt trafikchefen i det spanska flygbolaget, som residerade i den s. k. flygpaviljongen, inrymd i samma kvarter som Madrids största hotell, Palace, i centrum av staden.

De spanska flygförbindelserna med utlandet är i skrivande stund mycket oregelbundna med undantag för den dagliga trafiken Madrid—Lissabon. Londontrafiken exempelvis upprätthålles av engelska plan — vars ankomst man ett par dagar i veckan kan notera genom att färskas Times då finns till salu i kioskerna. Paristrafiken startade 21 juni med en tur Lissabon—Madrid—Paris i veckan. Men det politiska förhållandet till Frankrike är f. n. mycket spänt, vilket drabbar även kommunikationerna i luften.

Inom en snar framtid torde dock läget ha klarat avsevärt, om inte det politiska kör ihop sig ännu mer, förstås. Då räknar man framförallt med att Förenta staterna skall ha satt igång regelbunden flygtrafik på Spanien. Med mellanlandning på Azorerna, dit det från New York beräknas

ta omkring 10 timmar, skulle färden över Atlanten till Barajas utanför Madrid ta 16 timmar. Utsträckt till Paris, dit det är ungefär 100 mil, skulle restiden bli 19 timmar.

Trafiken på Sydamerika kommer att dirigeras från Sevilla, där man i början av juni började utvidga flygfältet San Pablo, som skall sammanknytas med staden genom en 18 km lång autostrada. Från Sevilla beräknas en flygtid till Kanarieöarna på 4 timmar. Därifrån skall det i sin tur ta 12½ tim till Rio de Janeiro och ytterligare 10½ tim till Buenos Aires. Sammanlagt alltså omkring 27 timmar.

Spanien får på detta sätt en central ställning i framtidens flygande värld. Landet ligger i skärningspunkten för trafiken mellan Europa, Afrika och de två amerikanska kontinenterna. Där finns gott om jämna, delvis ouppodlade platåer, som lämpar sig bra för flygfält — och där rustas just nu oerhört för att landet skall stå klart att lösa sina uppgifter. Barajas, »Madrids Brommas», utvidgas f. n. avsevärt för den inhemska trafiken och för den nordamerikanska och europeiska persontrafiken. Flygfältet har redan blivit kallat »Amerikas Gibraltar», vilket kom en spansk diplomat att litet syrligt anmärka att han hellre än någon annan diplomatisk befattning åträdde sysslan som spansk generalkonsul på Barajas. Liknelsen är dock inte så överdriven som den kanske kan låta.

(Forts. på sid. 19.)



T. v.: Iberias trafikchef, senor José Ansaldo, vid sitt arbetsbord. — Högra bilden visar tre besökare på Madrids nya flygplats Torrejon de Ardoz. Fr. v. direktör José Fenikvi i Esab Iberica, svenske ministern K. G. Westman, som avlade inofficiell visit, samt hangarkonstruktören professor Eduardo Torroja.



ATOMBOMBEN

Av AVIATOR

Den 6 augusti 1945 kl 0830 betecknar inledningen till en ny epok i krigshistorien för att inte säga i världshistorien. Då föll den första »atombomben» av en B 29:a mot Hiroshima, en stad på 343.000 invånare, belägen på södra delen av Hondo. En andra bomb föll den 9 augusti mot Nagasaki, en hamnstad med 210.000 invånare. Några detaljer om bomben och dess verkningar föreliggna nu.

»Atomladdningen» är innesluten i en 200 kg bomb, vars verkan uppskattas vara ungefär lika med 20.000 ton brisansbomber. Bomben torde föllas i en fallskärm för att det fällande flygplanet skall hinna undan till betryggande avstånd, då explosionen inträffar. Denna uppges ha kommit på 600 meters höjd över marken. Det förefaller att ha varit två olika typer av atombomber som prövades, en mot vardera målet.

I Hiroshima dödades enligt japansk uppgift 60.000 människor och sårades 100.000, medan 200.000 blevo hemlösa, sedan 60 % av bebyggelsen förstörts. I Nagasaki dödades minst 10.000 och sårades 20.000 under det att 90.000 blevo hemlösa vid en 30 %-ig förstöring av staden. Antalet döda var för övrigt i tillväxt, enär många sårade avledes av inre skador eller brännskador. Den 23 augusti förklarade japanska nyhetsbyrån, att de båda atombomberna dödat 90.000 och sårat 180.000 personer.

Temperaturutvecklingen vid explosionen rörde sig om 6.000 grader. Lufttrycksverkningsarna voro ofantliga men överraskande långsamma; det förgick 10 minuter från explosionen till det ögonblick, då husen fattade eld eller rasade ihop. Under mellantiden föll ett svart regn. Uppkastet från bomben nådde enligt flygobservation 2.500 m, medan molnbildningen efteråt steg till 12.000 m. Verkningsradien vid Hiroshima uppskattades till 15 km, vid Nagasaki sannolikt betydligt mindre.

Verkan mot människokroppen inskränkte sig icke till chockverkan och brännskador i likhet med vanliga bombers verkan. Här till kom minskning av antalet vita blodkroppar på upp till 40 % på till synes oskadade människor och 70 % på de brännskadade. Brännsår av ultravioletter strålar förorsakade vidare vattensot. Slutligen förekom säkerligen radioaktiv bestrålning av ingalunda helande verkan. Ruinerna innehålla ämnen som det är ytterst farligt att komma i beröring med, vilket röjningsmanskaper redan fått känna på. Flertalet skador torde vara av den art att de icke kunna botas.

Det är sålunda fruktansvärda krafter som satts i rörelse. Lekmannen har svårt att fatta vad det är som sker vid atomsprängningen och varför så stora energimängder frigöras. Förklaringen ligger enklast i en tes som framställdes av Einstein redan för 40 år sedan. Fysiken talar vanligen om materia och energi som två skilda begrepp, varav vår synliga värld är sammansatt. Men i själva verket, säger Einstein, är materia och energi två olika uppenbarelseformer av samma något, varpå vi sakna ett gemensamt namn. Materien har en gång kommit till stånd genom en viss energiutveckling, vid skapelsen, då ett visst energimått förvandlades till materia. Förvandlings-talet är lika med ljusets hastighet i kvadrat — en svindlande siffra som förklarar, vilka oerhörda energimängder, som frigöras,

om människan lyckas göra om skapelseprocessen i motsatt riktning, d v s sönderdela atomen. Detta är vad som nu lyckats för allierade vetenskapsmän i form av historiens verksamaste förstörelsemedel. Huruvida atomsprängningen skall kunna användas i för mänskligheten mera positiv riktning är icke bekant.

Det är en långvarig atomforskning som nu burit frukt. Redan för 50 år sedan funno franska forskare (Becquerel, Curie) att vissa grundämnen voro föränderliga och ut-sände en förunderlig energimängd i form av strålning (uran, radium). Engelsmannen Rutherford arbetade vidare och lyckades för 30 år sedan med den första atomdelningen. På 1930-talet gjordes ytterligare framsteg i kännedomen om atomens natur, och vetenskapsmän i alla länder bidrogo, icke minst dansken Bohr. I och med krigs-urbrottet 1939, just som vetenskapsmännen förklarar sig skymta en praktisk lösning på atomenergiens tillvaratagande, gick ridån ned för offentligheten i denna forskning, men i stället arbetades desto intensivare i det tysta, nu för att sätta atomsprängningen i krigets tjänst. Vetenskapens främsta krafter medverkade härvid, pådrivna av regeringarna. De krigförande övervakade och motarbetade så gott sig göra lat varandras forskningsarbete, väl medvetna om att den som först löste problemet, utan att motståndaren hade samma vapen, också hade segern i sin hand. Det blev England och Amerika i samarbete som lyckades först. Tyskarna voro på god väg mot en lösning, men fingo den icke färdig, icke heller rys-sarna tills vidare.

Om den nu använda atombomben vet man, att den grundar sig på uranatomens sönderdelning. Uran, liksom radium, framställes ur mineralet pechblende, varav stora mängder åtgå vid framställningen. De största fyndigheterna finnas vid Stora Björnsjön i nordvästra Kanada, sålunda väl inom västallierat område. Experiment och tillverkning förledes till Förenta Staterna. Inga kostnader skyddes, hittills ha minst 2½ miljard dollars förbrukats. Atomladdningen har två beståndsdelar, båda framställda ur uran. Den ena, Uran 235, tillverkas i en fabrik, som anlagts i ett öde landskap i Tennessee, för den andra, ett nytt grundämne, plutonium, anlades en fabrik i en öken i staten Washington. Själva bomben sammansattes och provades ut i en tredje anläggning i en öken i New Mexico. Här tändes den första bomben på prov den 16 juli 1945. Den föll på elektrisk väg från ett stältorn. Lufttrycket kändes över hela sydvästra New Mexico och södra Arizona. På 250 km avstånd trodde man det var jordbävning och ännu på 400 km avstånd krossades fönsterrutor. Problemet var löst.

Man vet ännu alldeles för litet för att kunna spekulera mycket över »atomåldern», som nu förestår. Säkert är emellertid att lösningen är långt ifrån färdig i alla avseenden. Den stora frågan är bl a om det skall lyckas även i fortsättningen att tygla den frigjorda atomenergin, så att den icke leder till »kedjereaktioner», som åstadkomma skador i långt större omfattning och på ett helt annat sätt än man åsyftat. Här mer än eljest gäller att kunskapens träd är på gott och ont.

Tills vidare avse de båda västmakterna att behålla atomhemligheten för sig själva. Därmed får man nog också anse att de militärt äro världens herrar för ögonblicket. Atombomben är så tillvida fredsbevarande, som man måste förmoda, att ingen stat går i krig om den vet sig kunna anfallas med atomstridsmedel utan motsvarande försvarsmedel. Även politiskt är detta stridsmedel en stor tillgång, vilket i någon mån redan kunnat märkas på förhållandet mellan västmakterna och Ryssland.

Den som känner hemligheten lär nog så småningom kunna placera atomladdningarna icke blott i flygbomber utan också i flygande bomber, i luftvärnsprojektiler eller i projektiler från flygplan. Anfallsmedlet kommer helt visst att även den gång föda försvarsmedel, ehuru det i detta fall fordras en stormakts resurser för att av egen kraft skapa dessa medel. Har hemligheten väl släppts ut, får ju ett litet land oanade möjligheter till försvar. Tills vidare, så länge atomladdningen endast anbringas i en bomb, som måste föllas från flygplan, är det naturliga försvarsmedlet detsamma som mot vanliga bombplan, nämligen att med jakt och luftvärn hindra det att nå målet. Skillnaden är blott att verkan av ett enda atom-bombplan, som kommer fram, blir så mycket större. För ögonblicket ha sålunda det andra världskrigets erfarenheter ställts på huvudet. I stället för att det blev jaktplan, d v s försvaret som blev luftens segerherre, tycks det nu bli bombplanet, t o m det lilla bombplanet, som kan bli avgörande, nota bene för den som känner och tillämpar atomens hemlighet. Detta ställer ytterligare krav på jaktflyg för att bekämpa dessa bombplan. 26.8. 1945.

SNCA SO 70 (Bloch) heter ett nytt franskt fyrmotorigt Atlanttrafikplan som kommer att byggas i tre olika versioner. Den första, speciellt avsedd för router över Sydatlanten, kommer att ta 49 passagerare och 1 600 kg last eller 34 bäddar och 3 000 kg last. Den får en flygvikt på 43 ton och en marschhastighet på 420 km/t.

Den andra versionen, vars flygvikt blir 47 ton, kan ta 34 bäddar och 5 ton last över en flygsträcka på 3 000 km eller 86 passagerare samt 6 tons last vid en flygsträcka av 1 800 km. Båda dessa versioner utrustas med 4 st 2 200 hk Gnome-Rhone 18R, 18-cyl luftkylda stjärnmotorer.

Den tredje versionen kallas SO 70B och är speciellt konstruerad för Nordatlanttrafik. Den förses med 4 st 3 000 hk Hispano-Suiza 24Z, 24-cyl H-motorer. Dessa motorer sammankopplas i par och driver mot-roterande propellrar. SO 70B får en flygvikt på 53 200 kg och kan ta en last på 4 800 kg och 27 000 liter bränsle.

EN REAKTIONSMODELL har byggts av mr Howard Boys i Weedon, Northampton. Modellen, som flyger alldeles utmärkt, är en flygande vinge och har en spännvidd på 46 cm.

DEN 10 000:e DC-3:AN lämnade Douglas Aircraft Companys fabrik i Oklahoma City den 8 maj kl 14.25, samma dag som tyskarna kapitulerade. Det var väl ingen-ting att bli rädd för?

SPANSKA TRAFIKFLYGET

Forts. fr. sid. 17.

Nytt fält med "flygstad"

Men Barajas förslår inte långt. Bergskedjan Paracuellas i bakgrunden begränsar dessutom dess möjligheter att byggas ut. Sedan sommaren 1943 håller man därför på att bygga ett annat stort fält utanför Madrid, Torrejon de Ardoz, kring vilket en hel liten flygstad med ingenjörshögskola, provningsanstalt, flygklubb, hotell, restauranger, butiker och kyrka håller på att växa upp. Arbetet är ett av de mest omfattande i landet just nu och utförs delvis på entreprenad av den spanska filialen till Elektriska Svetsnings AB i Göteborg, Esab Iberica.

Torrejon, »det spanska Väsby», planerades ursprungligen för militärt bruk. För två år sedan började det byggas som en central för UNRRA-hjälpen till Europa. »Vi sa åtminstone det för att inte reta tyskarna», påstod en funktionär i spanska flygstyrelsen. Först i april 1945 tog arbetet dock verklig fart, men sedan dess har det också gått desto snabbare. Orsaken torde inte minst vara de oerhörda amerikanska intressen som står på spel. Fältet planeras som en central för all tung lasttrafik på Sydvästeuropa och Afrika.

Själva fältet blir 4000 meter långt och 3000 meter brett. Det kräver 990 ha jord som rekvirerats från 200 skilda jordägare. 3000 lantbruksarbetare har hämtats upp från Jaen i södra Spanien där arbetslösheten är stor på grund av torkan. De har nu i uppgift att schakta bort 1 200 000 m³ jord.

Hangaren, nu nästan klar, är 180 meter lång, 50 meter djup och räknat 9,5 meter fri höjd. Takbjälken stöds endast på ett ställe, varför varje del alltså blir 90 meter. Den svetsas samman på marken och lyfts genom hydrauliska kranar till sin plats.

Konstruktionen är utförd av den spanske professorn *Eduardo Torroja*, som redan tidigare gjort flera uppmärksammade konstruktioner i företagets tjänst och anses som en av landets skickligaste på sitt område. Hans finess i det här fallet är att han lyckats lämna samma hållfasthetsgarantier med endast 450 ton järn mot konkurrenternas 720 och 780. Esab-direktören i Madrid, José Fenikövi, berättade att det redan blivit tal om att uppföra två hangarer till.

Man beräknar att anläggningen skall kunna tas i bruk i höst för att definitivt färdigställas under loppet av 1946. Och om någon månad torde det första svenska flygplanet mellanlanda på spansk jord på väg till Sydamerika. *Svante Löfgren.*

OMSLAGSBILDEN



visar denna gång en Mustang, som vid flygdagen på Bulltafta flögs av divisionschefen löjtnant Klerren Nilson (»Propeller-Nilse»). T. h. rotekamraten löjtnant Olle Steninger.



NYA

och utökade kurser i FLYGTEKNIK

Flyget kallar Sveriges ungdom. Flyget ger goda framtidsmöjligheter åt energiskt och kunnigt folk. Flyget kan ge Er en god framtid.

Hermods, som alltid står i intim kontakt med utvecklingen och de senaste nyheterna på olika områden, är väl rustat att utbilda de män, som vill ägna sig åt detta lockande yrke.

Skriv i dag till Hermods och begär prosp. »FLYGET DIN FRAMTID».

HERMODSKURSER I FLYGTEKNIK

Kurser för flygmekaniker och flygmontörer — Enskilda kurser: (1) Flygplansbyggt, Segelflyglär, Meteorologi, Aerodynamik, Hållfasthets- och materiallära, Flygplanlära, Flygmotore, Flygplaninstrument, Luftfartslagstiftning

HERMODS, Slottsg. 8 A, Malmö

.....
Namn

.....
Bostad

.....
Postadr. Flyg 18-45

HERMODS
skolan för energiskt folk

JAPANS FLYG VID KAPITULATIONEN

IFLYG NR 13 fanns en redogörelse för några av de modernaste japanska stridsflygplanen och på detta uppslag presenteras en typrevy över de allra senaste planen med ritningar och data, utarbetade efter vår utmärkta engelska kollega *Aeroplane Spotter*. Denna tidskrift redogör även för ett tidigare okänt registrerings- och beteckningssystem för japanska armé- och marinflygplan efter amerikanskt mönster.

Alla japanska arméflygplan på experimentstadiet får ett tvåsiffrigt nummer med beteckningen Ki före (Ki = Hikoki = flygplan). Dessa Ki-nummer bestäms kronologiskt utan hänsyn till typ eller konstruktör och används fortfarande när flygplantypen kommit i serieproduktion och aktiv tjänst. Modifieringar registreras i form av en tredje siffra: Nakajima Tojo I är Ki 44 medan Tojo II betecknas Ki 442.

De japanska marinflygplanens registreringsbeteckningar är avsevärt mera komplicerade än motsvarande för arméflyget. Det officiella namnet bestäms efter flygplantypens användning, vilket innebär att samma typ kan ha flera olika namn — Yokosuka (kodnamn Frances) heter t ex i torpedbombversion Ginka, i nattjakt-d:o Hakko samt i nattattackversion Kyokko. Dessa namn ges enligt nedanstående system:

Vindar. Namn med ändelsen *pu* eller *fu* (vindar) används för hangarfartygsbaserade eller flottörförsedda jaktplan.

Blixtar. Namn som slutar med *den* (blyxt) för enmotoriga ortsförsvarsjaktplan.

Åskskräll. Namn med ändelsen *rai* (åskskräll) för tvåmotoriga ortsförsvarsjaktplan.

Ljus. Namn med ändelsen *ko* (ljus) för nattjaktplan.

Berg. Namn med ändelsen *san* (berg) för attackflygplan.

Stjärnor. Namn med ändelsen *sei* (stjärna) för enmotoriga bombplan.

Stjärnbilder. Namn på stjärnbilder för flermotoriga bombplan.

Sjöar. Namn med änd. *kai* eller *yo* (sjö eller hav) för landbaserade, hangarfartygsbaserade eller flottörförsedda patrullflygplan.

Himmel. Namn som slutar med *ku* (himmel) för transportflygplan.

Blommor, buskar och träd. För skol- och övningsflygplan.

Fåglar. Troligen för glidflygplan.

Utom dessa namn används även officiella bokstavs- och sifferbeteckningar, t ex spanings- och torpedbombplanet Nakajima Tenzan, som officiellt heter B5N2. Detta betyder: B = hangarfartygsbaserat, 5 = femte spanings- och torpedbombplanet i tjänst, N = Nakajima, 2 = andra utvecklingsformen av denna konstruktion. Den första bokstaven fastställs enligt följande:

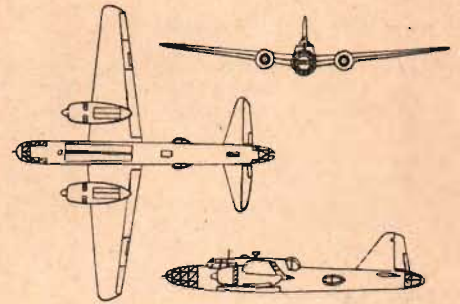
- A: Hangarfartygsbaserade jaktplan.
- B: Hangarfartygsbaserade attackplan.
- C: Hangarfartygsbaserade spaningsplan.
- D: Hangarfartygsbaserade bombplan
- E: Sjöspaningsplan.
- F: Eldledningsplan på flottörer.
- G: Tunga och medeltunga attackplan.
- H: Flygbåtar.
- J: Landbaserade jaktplan.
- K: Skolplan.
- L: Transportplan.
- M: Specialplan.
- N: Flottörförsedda jaktplan.
- P: Landbaserade bombplan.
- Q: Flygplan för ubåtsbekämpning.
- R: Landbaserade spaningsplan.
- S: Nattjaktplan.

Den fabriksbetecknande bokstaven fastställs enligt nedanstående:

- A: Aichi.
- D: Showa.
- G: Tokio Gasu Denki.
- H: Hiro marinarsenal.
- K: Kawanishi.
- M: Mitsubishi.
- N: Nakajima.
- P: Nippon Hikoki.
- S: Sasebo marinarsenal.
- W: Wanatabe.
- Y: Yokosuka.

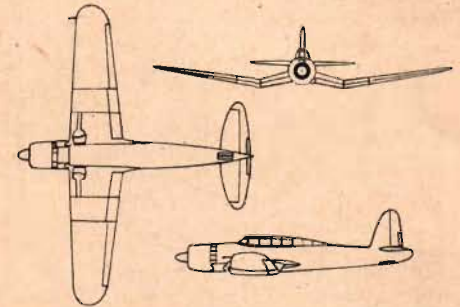
Utöver detta förekommer ibland även att något av marinflygets stridsplan får ett nytt användningsområde, vilket resulterar i att en ny bokstav läggs till på slutet, som t ex på det landbaserade jaktplanet Nakajima Gekko JiNi, som i nattjaktversion heter JiNi-S.

Gnomo.



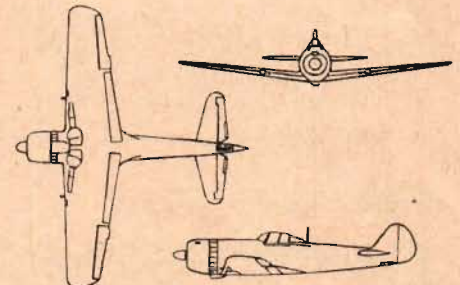
MITSUBISHI Ki 67. Kodnamn: Peggy

5-6-sitsigt tungt bombplan. En ny version används som torpedbombplan och som moderplan för Baka-bomber. — Motorer: 2 st 1850 hk Mitsubishi Ha 42 stjärnmotorer. Spännvidd: 22,42 m. Längd: 19,53 m. Maxhast.: Ej känd. Beväpning: Ett okänt antal automatvapen i nos, stjärt, midskepps och i rygglorn.



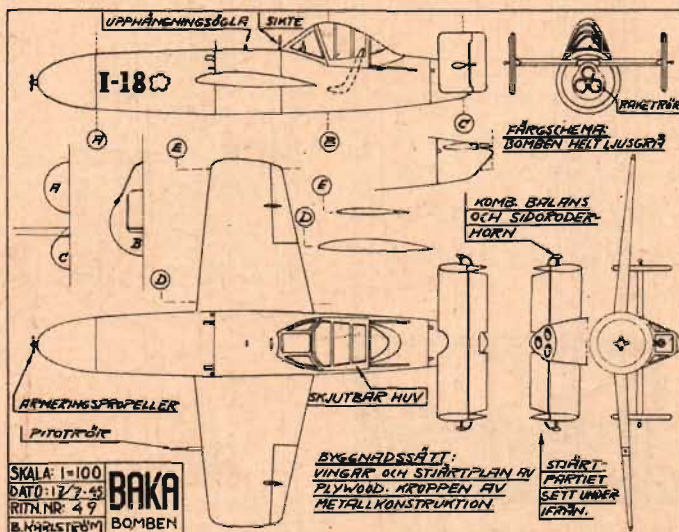
AICHI B7A1 "Ryusel" (Stjärnskottet) Kodnamn: Grace

Tresitsigt hangarfartygsbaserat torpedbombplan. — Motor: 1 st. 1800 hk Nakajima »Homare 11» stjärnmotor. Spännvidd: 14,43 m. Längd: 11,48 m. Maxhast.: 565 km/t på 6000 m. Beväpning: 2 st 20 mm akan och 1 st. 7,7 mm ksp eller 2 st fasta och 1 st rörlig 7,7 mm ksp.

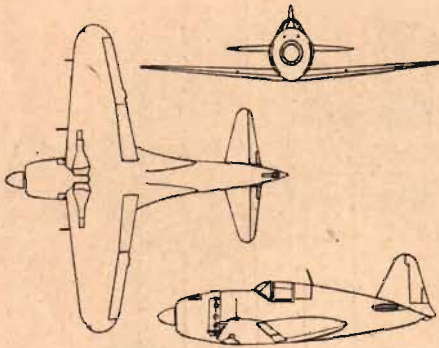


NAKAJIMA Ki 84. Kodnamn: Frank

Ensitsigt landbaserat arméjaktplan. — Motor: 1 st 2000 hk Nakajima Ha 45 stjärnmotor. Spännvidd: 11,31 m. Längd: 9,85 m. Maxhast.: 670 km/t på 6100 m. Beväpning: 2 st 20 mm akan och 2 st 12,7 mm ksp.

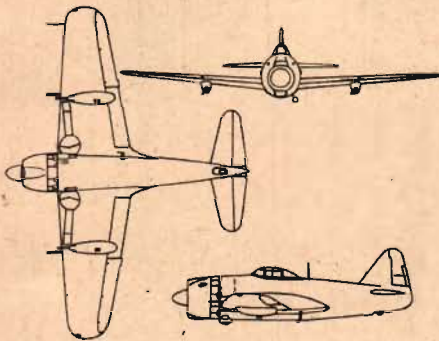


»BAKA»-BOMBEN hör strängt taget inte till denna japanska typrevy, men eftersom vi ändå har plats publicerar vi här t. v. en Karlström-ritning i skala 1:100 av »Baka» — eller »Jinral», som den också kallas. Samtidigt passar vi på att tala om, att sprängkroppen i nosen väger 1.200 kg.



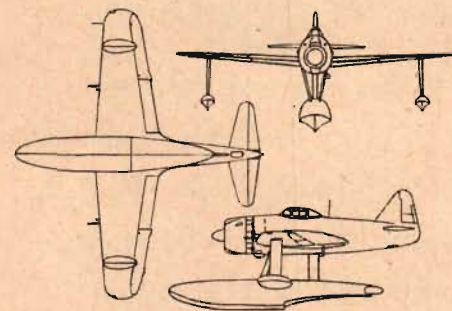
MITSUBISHI J2M2 "Raiden"
(Åskviggen). Kodnamn: Jack

Ensiöigt landbaserat marinjäktplan. — Motor: 1 st 1875 hk Mitsubishi »Kasei 23» stjärnmotor. Spännvidd: 10,82 m. Längd: 9,72 m. Maxhast.: c:a 650 km/t. Beväpning: 2 st 20 mm akan och 2 st 7,7 mm ksp.



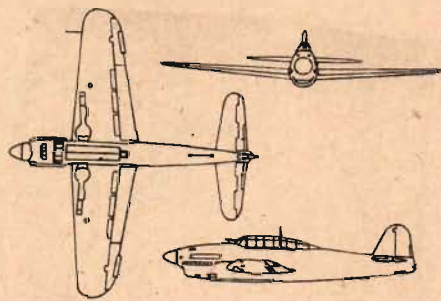
KAWANISHI "Shiden" (Violetta blixten). Kodnamn: George

Ensiöigt landbaserat marinjäktplan. (Landversion av flottörjäktplanet Kyofu.) — Motor: 1 st 2000 hk Nakajima »Homare 21» stjärnmotor. Spännvidd: 11,98 m. Längd: 9,05 m. Maxhast.: c:a 650 km/t på 6150 m. Beväpning: 4 st 20 mm akan och 2 st 7,7 mm ksp.



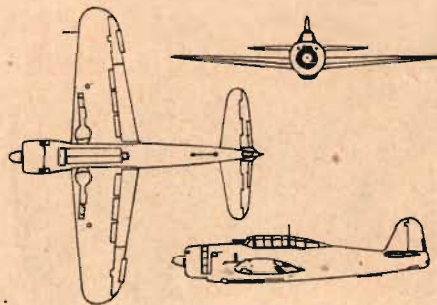
KAWANISHI N1K1 "Kyofu"
(Mäktig vind). Kodnamn: Rex

Ensiöigt flottörförsett marinjäktplan. — Motor: 1 st 2000 hk Nakajima »Homare 21» stjärnmotor. Spännvidd: 11,98 m. Längd: 10,83 m. Maxhast.: 540 km/t på 5700 m. Beväpning: 2 st 20 mm akan och 4 st 7,7 mm ksp. »Kyofu» är en flottörversion av »Shiden» och finns även med infällbara stödflottörer.



YOKOSUKA D4Y1 "Suisei" (Komet)
Kodnamn: Judy 1—1

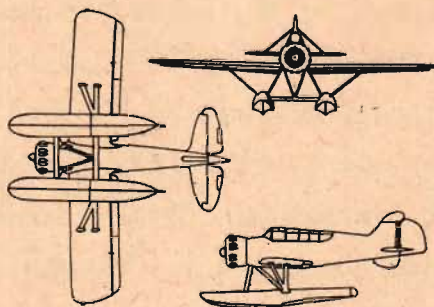
Twäsiöigt land- och hangarfartygsbaserat störtbomb- och spaningsplan (D4Y1-C). — Motor: 1 st 1160 hk Aichi »Atsuta 21» radmotor. Spännvidd: 11,55 m. Längd: 10,28 m. Maxhast.: 525 km/t på 5000 m. Beväpning: 2 st fasta och 1 st rörlig 7,7 mm ksp.



YOKOSUKA D4Yx "Suisei" (Komet)
Kodnamn: Judy 3—3

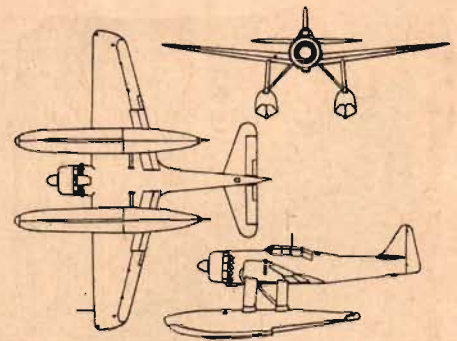
Twäsiöigt land- och hangarfartygsbaserat störtbomb- och spaningsplan. — Motor: 1 st 1850 hk Mitsubishi »Kinsei 62» stjärnmotor. Spännvidd: 11,55 m. Längd: 10,08 m. Maxhast.: 560 km/t. Beväpning: 2 st fasta och 1 st rörlig 7,7 mm ksp.

*)Den fullständiga japanska beteckningen på detta plan är inte känd.



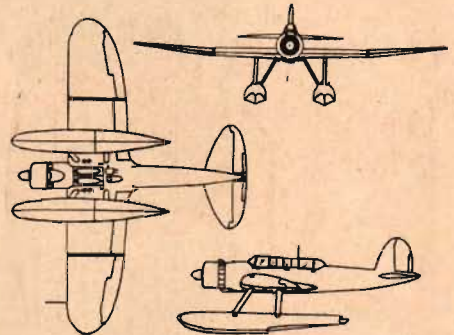
YOKOSUKA E14Y1
Kodnamn: Glen

Twäsiöigt ubåtsbaserat marinspaningsplan. — Motor: 1 st 300 hk Tokyo Gasu Denki »Amakaze 11» stjärnmotor. Spännvidd: 11 m. Längd: 8,55 m. Maxhast.: c:a 185 km/t. Beväpning: 1 st rörlig 7,7 mm ksp.



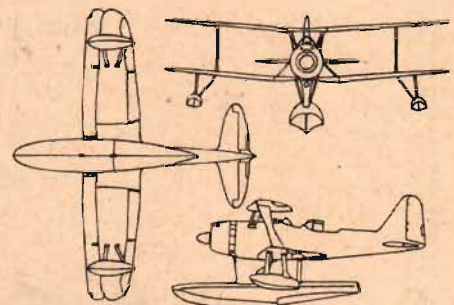
AICHI E16A1 "Zuiun" (Lyckobådande molnet). Kodnamn: Paul

Twäsiöigt marinspaningsplan. — Motor: 1 st 1280 hk Mitsubishi »Kinsei 54» stjärnmotor. Spännvidd: 12,8 m. Längd: 10,88 m. Maxhast.: 455 km/t på 6.600 m. Beväpning: 1) 2 st 20 mm akan och 1 st 7,7 mm eller 13 mm ksp; 2) 2 st fasta och 1 st rörlig 7,7 mm eller 13 mm ksp.



AICHI E13A1. Kodnamn: Jake

Twäsiöigt marinspaningsplan. — Motor: 1 st 1060 hk Mitsubishi »Kinsei 43» stjärnmotor. Spännvidd: 14,45 m. Längd: 11,25 m. Maxhast.: 350 km/t på 2300 m. Beväpning: 2—3 st fasta och rörliga 7,7 mm ksp.



SASEBO F1M2. Kodnamn: Pete

Twäsiöigt marinspaningsplan. — Motor: 1 st 900 hk Mitsubishi »Zuisei 13» stjärnmotor. Spännvidd: 11 m. Längd: 9,58 m. Maxhast.: 320 km/t på 1500 m. Beväpning: 2 st fasta och 1 st rörlig 7,7 mm ksp.

Miles Magister



Miles Magister var före kriget över hela världen känd som "den nya aerans främsta övningsflygplan" och Miles Master är sedan krigsutbrottet standardövningsplan för R. A. F:s jaktflygare. Dessa båda typer äro endast två av de märkliga milstolparna i utvecklingen av Miles Aircraft, vars flygplan, konstruerade efter revolutionerande idéer, komma att bli ledande på framtidens civila flyglinjer.

Miles AIRCRAFT LTD.
READING · ENGLAND

Här nedan följer sista avsnittet av FLYG:s artikelserie om de finska luftstridskrafterna och deras verksamhet under Finlands två senaste krig

Finska tunga bombplan av typ Bristol »Blenheim I» under anflygning över de östkarolska sjöområdena.



FINSKA BOMBENS VERKSAMHET

Stormakternas bombeskadrar har utövat sett avgörande inflytande på krigets gång. Sina påtagligaste framgångar har de uppnått genom massinsats av bombplan. Allt större och större förband har riktat hårda slag mot viktiga mål och sålunda antingen direkt inverkat på operationerna eller skapat gynnsamma förutsättningar för dem. Det är nog att erinra om invasionerna på Sicilien och i Frankrike samt bombningen av den tyska hemorten.

Mot denna bakgrund kan det ha sitt intresse att kasta en blick på det finska bombflygets verksamhet. Det ger ju också en bild av ett litet lands möjligheter på området. Ehuru från finskt håll inga officiella uppgifter lämnats om luftstridskrafternas numerär kan man dock anta att den varit rätt liten. I bästa fall kan finnarna ha satt in 150 plan eller något mera vid sina anfall. Och detta antal har helt säkert varit fördelat på flera divisioner förlagda på olika flygfält. Ett gemensamt anfall förutsätter därför en smidig ledning, nödig övning och framför allt god förbindelsetjänst och effektiv underhållstjänst. En liten luftflotta fordrar naturligtvis en långt omsorgsfullare skötsel än en stor, där även ett mycket stort antal maskiner utan menliga följder samtidigt kan undergå reparation. Utan tvivel vann såväl finnarna som Sovjetunionens krigsledning värdefulla erfarenheter på detta område under kriget 1939—40.

Finska högkvarterets rapporter ger en god bild av de uppgifter bombflyget haft. Under framryckningsperioden understödde bombplanen marktruppernas verksamhet såväl vid eldlinjen som längre från fronten. Några massbombningar kunde säkert inte då förekomma med det begränsade antalet plan men hårda slag kunde ändå utdelas. Dessutom har målen valts så att man kunnat anfälla dem med några få plan. Redan terrängen ställer hinder i vägen för massinsats. I ett ödemarkskrig är det mycket svårt att bombardera vitt skilda, svårupptäckta och väl skyddade mål med stora förband. Dessutom måste man ta hänsyn till det egna jaktflygets möjligheter, det antal plan motståndaren kan stäl-

la upp och flygfältens placering. I ödemarkskriget ger en intensiv flygspaning oftast bättre resultat än bombing.

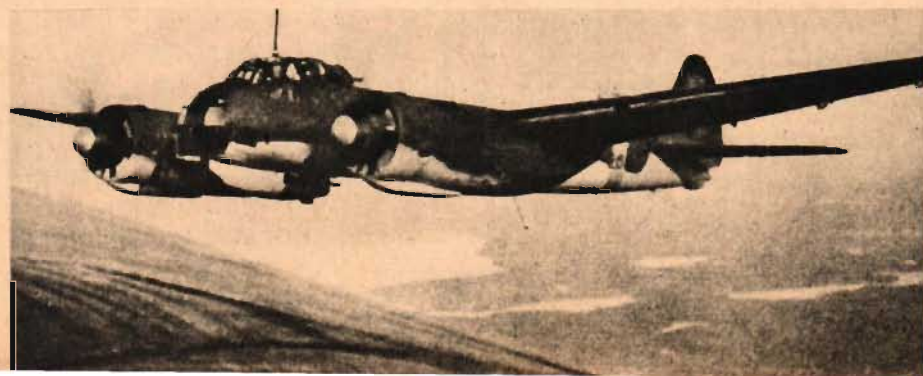
Finnarna har inte lidit brist på mål för sina bomber. Under det första krigsåret var det Murmanskbanan och flygfälten i dess närhet. På grund av det ytterst kraftiga ryska luftvärdet företogs dessa anfall till stor del nattetid. Detta ställer självfallet stora anspråk på besättningarna. Den ombytliga väderleken i dessa trakter försvårar också uppgiften. Vissa hamnar har utgjort mål, vidare försörjningscentra, järnvägsbroar, lägerplatser, nya befästningslinjer och vid själva fronten dessutom brohuvud, artilleriställningar och truppkoncentrationer. I avseende på fronternas utsträckning hade det utan tvivel till allt detta behövts långt flera bombplan än Finland kunde ställa upp. Ett rätt intressant kapitel utgör finnarnas bombanfall mot ubåtar, på vilket område de utbildad en egen »stil».

Utmärkande för det ryska flygvapnet på alla fronter har varit en stor insats av jaktplan och ett starkt luftvärn. Detta erkänns öppet såväl av tyska som finska frontkorrespondenter. Vad särskilt Finland beträffar kunde ryssarna på grund av sina talrika flygfält insätta starkt jakttskydd på alla viktiga ställen. Då jaktplan av lättförståeliga skäl inte stod till buds överallt togs luftvärdet till hjälp. Hur stora förluster dessa båda vapenslag förorsakat finnarna är ännu inte känt. Men då man tar i betraktande att finnarna rätt snabbt måste förnya sitt bombplanbestånd får man anta att de var betydande.

Av officiella rapporter att döma utnyttjade finnarna sina bombplan med en viss försiktighet. Resultatet var att deras användning gjordes beroende av det allmänna krigsläget. Med lämpliga mellanrum utfördes fjärrspanings- och fotouppdrag. Tar man i betraktande krigsskådeplatsens kolossala utsträckning förstår man att foto-spaning var det bästa sättet för övervakning av utvecklingen vid fronterna och kartläggning av stora områden. Dessa flera timmar långa flygningar var mycket

(Forts på sid. 37.)

Mot slutet av kriget 1941—44 tillfördes det finska flygvapnet en hel del tysk flygmateriel, däribland bombplan av typ Junkers Ju 88, som ses här nedan.



FINSK TYPREVV

På begäran från många av våra finska läsare publicerar vi här en fullständig förteckning över samtliga flygplanstyper som deltagit i Finlands båda krig.

Jaktplan:

Fokker D 21 (Bristol »Mercury VIII» på 830 hk); Fokker D 21 (Pratt & Whitney »Twin Wasp Junior» på 825 hk — mod. kabin); Brewster F2A-1 (Wright »Cyclone 9» på 1 200 hk); Curtiss Hawk 75A (Wright »Cyclone 9» på 1 200 hk); Curtiss Hawk 75 A (P. & W. »Twin Wasps» på 1 200 hk); Morane-Saulnier MS 406 (Hispano-Suiza 12Y-31 på 860 hk); Gloster »Gladiator» (Bristol »Mercury VIII» på 830 hk); Messerschmitt Me 109G-2 (Mercedes-Benz DB 605A1 på 1 350 hk); Messerschmitt Me 109G-10 (Mercedes-Benz DB 605A2 på 1 400 hk); V. L. »Myrsky» (Pratt & Whitney »Twin Wasp» på 1 065 hk); Fiat G.50 (Fiat A.74 RC 38 på 840 hk); Fiat CR.42 (Fiat A.74 RC 38 på 840 hk); Hawker »Hurricane» (Rolls-Royce »Merlin II» på 1 030 hk).

Följande »hembyggda» krigsbygges-, prov och föräldrade typer av jaktplan har även använts: »Humus» (en Brewster med trävingar och rysk M-25-motor på 665 hk samt tvåbladig propeller), Lagg-Morane (en MS med rysk M-105-motor på 1 100 hk); I-15, I-153, I-16, Lagg-3, Curtiss »Kittyhawk»; Caudron C.714 »Cyclone», Gloster »Gauntlet»; Bristol »Bulldog Mk IV» och Gloster »Gamecock II».

Bomb-, spanings- och torpedplan:

Bristol »Blenheim I och IV» (Bristol »Mercury VIII» på 840 hk resp. »Pegasus XV» på 920 hk); Dornier Do 17Z (Bramo 323 på 1 000 hk); Junkers Ju 88A1-A4 (Junkers »Jumo 211» på 1 200 hk); Fokker C-10 (Bristol »Pegasus XII» på 830 hk); Arvo »Anson» (A.S. »Cheelah IX» på 350 hk); Dornier Do 22 (Mercedes-Benz DB 600G på 1 050 hk); Westland »Lysander» (Forts. på sid. 26.)



ÖSTERSUND ORDNAR OPE ÅT ABA

Östersund kan sannolikt redan nästa vår räkna med att få goda flygförbindelser med det övriga Sverige — främst Sundsvall och Stockholm. Den saken fick stadens fäder och länsfadern, landshövding Löfgren, mer än ett halvt löfte om av ABA-chefen Carl Florman på den s. k. ABA-dagen den 11 augusti i jämtlands-metropolen, som dagen till ära skrudat sig i strålande solskimmer medan över fem hundra pojkar och flickor med upp till tio ABA-flaggor i händerna samt med eller utan åtföljande mödrar viftande tågade från centralstationen upp till den stora länsutställningen med Norrlands artilleriregiments musikkår i spetsen.

Kapten Florman antydde, att Östersund så småningom skulle få en flygförbindelse till Sundsvall med anknötning till Stockholm och Luleå, en annan till Trondheim — som mellanlandningsplats på linjen Stockholm—Trondheim, en tredje som ändpunkt för en linje Stockholm—Dalarna—Östersund och en fjärde mellan Östersund och Karlstad med anknötning till Oslo och Göteborg—London. Eventuellt dessutom en direktlinje från Stockholm.

— Men, sade ABA-chefen, då erfordras det också ett civilt flygfält här, ty min vän F 4-chefen Björn Bjuggren vill inte ha oss drällande ute på Frösöfältet. Det blir för trångt även om man just nu håller på att bygga ut detta fält, så att man får en bana på hela 2 000 m. Östersunds

Av FLYG:s utflugne G. KNUTSSON

fäder — mätta och nöjda efter en charmant ABA-lunch med bl. a. sydfrukter, som flugits dit från Paris — var väl förberedda och plockade snabbt fram kartor över det s. k. Ope-fältet, ett militärt reservfält litet över en mil från stadens centrum, som flygvapnet nu är berett att överlåta åt luftfartsstyrelsen och Östersunds stad.

Bättre än Skeppsholmen

— Ope-fältet är redan nu bättre än Sundsvalls—Härnösands gemensamma Skeppsholmen, intygar dagens pilot, flygkaptenen Carl Gustaf von Rosen förtjust vid en besiktning av detta fält med det svenska brännvinsnamnet. Ännu så länge är fältet otillräckligt dränerat och har inga permanenta banor, varför det är mycket sankt vårar och höstar. Det är det dock en lätt sak att råda bot för. Redan nu kan man lägga ut två banor på 1 000 m och en på 1 100. Östersunds stad har dock planer på att för c:a 200 000 kr inköpa ytterligare ett område — varigenom Ope-fältet skulle växa från 80 till 180 har — och så skulle man kunna få två banor på 1 500 m och en på hela 3 000 m.

— Jag litat på Carl Florman, säger också landshövding Löfgren. När han lovar flygförbindelser, så får vi dem också. Vi har goda järnvägsförbindelser och har ingen anledning att klaga men Östersund får inte ställas utanför det svenska luftfartsnätet. Vi måste vara med och det så snart som möjligt.

Ope-fältets nuvarande utsträckning räcker dock länge än. Den saken fick vi ABA-gäster från Stockholm fina bevis för,



Överst t. v. har ABA:s Falken som första DC-3:a landat på Frösön. T. h. därom en bild från ABA-lunchen på Grand. T. v. om ABA-chefen Carl Florman sitter landshövding Löfgren och bredvid denne flygbasområdeschefen, överste Herman Sundin. — Härövan: Ungar med ABA-flaggor, mammor och pappor lyssnar till den takplacerade Flormans berättelse om modernt trafikflyg.

när Carl Gustaf von Rosen i en perfekt landning vackert satte ner den första DC-3:a, som någonsin landat på Frösö lilla flygfält. Inte stort mer än hälften av den permanenta 600-metersbanan behövs han för utrullningen och eftersom Ope erbjuder 1 000—1 100 m redan nu så... Östersund funderar ju i alla fall inte på någon direktförbindelse med New York.

— Men, som stadens fäder uttryckte det, det är lika bra att vara förutseende och om vi köper marken runt omkring, så är vi väl rustade för alla eventualiteter. Framsynta män i Östersund, det är tydligt. I stadens planer ingår också att bredda vägen mellan Östersund och Ope för att möjliggöra snabbaste landförbindelser för flygpasagerarna.

Permanentbanor, stationsbyggnader, hangarer m. m. får luftfartsstyrelsen svara för och om något år eller lite mera torde Östersund i Ope ha ett av Norrlands bästa flygfält för den civila flygtrafiken. Trots

Om radion tystnat

vänd Eder till

Lithners

RADIOVERKSTAD

Storgatan 24, Östersund, Tel. 52, 22 51.

Reparationer snabbt och under
betryggande kontroll.

Nordström & Jansson

Elektr. ingenjörbyrå

Frästgatan 40 - Östersund - Tel. 2700, 2365

INSTALLATIONER

Kvälls- och nattreparationer.

Edvard Eriksson

HUDAR och SKINN

Gröngat. 4 / ÖSTERSUND / Tel. 1711

Flygets män i Östersund

Vid behov av
RADIO & VELOCIPEDER
vänd Eder till

Bröderna Andersson

Storgatan 41.

Tel. 12 14.

sin litenhet skulle naturligtvis F 4:s fält räcka ganska bra men flygtrafiken skulle kollidera med flygflottiljens övningsprogram, bombfällning, skarpskjutning m. m. och man förstår, att överstelöjtnant Bjuggren inte vill ha dit trafikflyget. Även Östersunds flygklubb, som nu håller till på Frösön, skulle gott få plats på Ope.

Chokladpanik utbryter

På ABA-dagens eftermiddag utspelades de allra otroligaste scener utanför Jämtlandsutställningen. Kapten Florman hade först stått uppflugen på utställningssekreterariatets tak och berättat om ABA och modernt trafikflyg för de viftande ungdomarna nedanför. Ja, han skänkte uttryckligen hela sin trafikorganisation till de kära barnen och bad dem väl vårda den i framtiden.

Barnen var säkert mycket tacksamma för denna storslagna gåva men än mera uppskattade de den chokladutdelning, som följde omedelbart efter »farbror Carls» berättelse. Ja, förtjusningen blev så stor, då tusen chokladkakor bars ut i stora kartonger, att rena rama chokladpaniken bröt ut. Alla vi stockholmsjournalister, som flugit upp med Falken, måste hjälpa till och vi hade fullt schä att klara oss från att bli nedtrampade. Inte blev det precis lugnare, när alla mammorna — eggade av sina barns förtvivlade skrik, att de inte kunde tränga sig fram till chokladfarbröderna — kastade sig in i leken. FLYG:s utflugne har aldrig i hela sitt liv haft så roligt och höll inte ett ögonblick med den praktiskt inställda poliskonstapel, som föreslog att alla ungarna skulle motas in i en stor fälla, släppas ut och en och en och få en chokladkaka vid grinden. Det hade inte varit hundradelen så roligt.

När Falken flög in över Östersund fällde vi flygblad, som uppmanade östersundarna att gissa vår flyghöjd. 4317 röster kom in och flera stycken hade gissat exakt rätt — 240 m. Förste pristagare blev en 63-årig hemmansägare Anders Nikolaus Brodin från Mo i Lit, som nu får flyga från Sundsvall till Visby eller Göteborg via Stockholm. Han har inte varit i Stockholm sedan 1913, så det passade ju bra. Andra pris togs av ynglingen Alf Johansson från Frösön, som aldrig varit söder om Änge. Nu får han flyga till Stockholm.

Ja, nog var den ABA-dagen lyckad.

G. K.

Hübenettes Bokhandel

Storgatan 30 ÖSTERSUND

(Carl Josefsson)
Tel. 300.

Fullständig bokhandel - Flygllitteratur - Välsorterad pappershandel - Order å trycksaker och stämpplar mottages.

Vid behov av järnvaror

VÄND EDER TILL

Sten Bergholms JÄRNHANDEL AB

KYRKGATAN 45, ÖSTERSUND - Tel. 1618, 2646

Till ett modernt ungt flygarpar

Ni, som skall sätta bo och vill ordna Er möbler av alla slag och hör våra goda hem modernt och smakfullt — Er önska priser. vi välkomna till oss. Kom och se våra

MÖBELKOMPANIET A.-B.

Storgatan 40

ÖSTERSUND

Tel. 2080, 2354

EN FLYGARE

fordrar mesta möjliga kalorier i kosten. Alla våra produkter ha högt näringsvärde samt tillverkas under kontroll i modern och hygienisk fabrik.

Jämtlands kooperativa charkuteriförening

Östersund

MÅRTENSSONS

Bil- & Smidesverkstad Efstr.

Köpmangatan 6 - Östersund - Tel. 448, 3436

Grovpåtslagerarbeten - Båtreparationer - Rep. av automobiler, vägmaskiner och motorer - Tillverkning och reparationer av alla förekommande smiden - Gas- och el, svetsning.

Flygare i Östersund

köp Edra skor hos

Skokompaniet

Prästgatan 31

Tel. 1292



... till Er tjänst

A.-B. ENGLUND & KJELSON

Sadelmakeri- & Karosserifabrik

Östersund.



Telefoner: Kontoret 95, ordertelefon 196, sadelmakeriavdelningen 726, karosseriavdelningen 1490.

A.-B. Gärdin &
Persson

Järnvaruaffär
Glasmästeri

Parti — Minut

ÖSTERSUND

Linjeliljare 1387, 887, 466.

JÄMTLANDS RÖR
VÄRME & VATTEN

Calors Tvättmaskiner

ÖSTERSUND

Prästgatan 55 - Tel. 1615.

Reparationer efter kontorstid 2615.



VARFÖR INTE flyga till Rivieran, gamla ohederliga Rivieran! Ja, till våren går det nog för sig, ty då ordnar ABA direktflyg Stockholm—Nizza. Även i övrigt blir det så småningom allt fler möjligheter att flyga till turistnejder. Den 6 september startar ABA linjen Stockholm—Genève med en tur i veckan. Enkel biljett kostar 750 kr. ABA håller också på med underhandlingar om linjen Stockholm—Athen. På Amsterdam flyger ABA två gånger i veckan (måndagar och fredagar) och på Warszawa två gånger (onsdagar och lördagar). Ett annat glädjande tecken på växande fredsflyg är att vi börjat få se Air France-flygare på Stockholms gator. Det franska bolaget har börjat flyga Paris—Stockholm tisdagar och torsdagar samt Stockholm—Paris onsdagar och fredagar. Trafiken sker i pool med ABA, som flyger till Le Bourget tisdagar

AB FLYGLEVERANSER

Försäljningslista

Miles Falcon, 130 hkr GPM.

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

Reservdelar till Tiger Moth (nya).
Fjäderben, hjulaxlar, stag. m. m.

Motorer.

3 st Pratt & Whitney 420 hkr.
Total gångtid 2 000—3 000 tim. varav
2 st 0 tim efter grundöversyn, samt
2 st. Hamilton propellrar till dito.

Dessutom försäljes ett antal 90 hkr
flygmotorer, nya, till utomordentligt låga priser.

Grunau Baby II B (ny).

Saknar instrument.

Reservdelar till Grunau Baby 9 serier metallbeslag.

Fallskärmar typ PAK (nya).

2 st. sittfallskärmar.

NYHET!

Vi inneha ensamförsäljningsrätten till Nissafors lastfallskärmar, helt utförda av papper.

Vid behov eller försäljning av flygmateriel och utensilier vänd Eder med förtroende till oss. Offert sändes på begäran.

Förfrågningar ställas till

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

Priorities and Traffic
Stockholm, Sweden

RECEIPT

I hereby acknowledge receipt of \$ 643.00 (2696,58 Sw.Kronor) from

M. Hans Ostelius for transportation by air

via ATC from Stockholm to New York.

AMERICAN AIR TRANSPORT SERVICE
NORRMALMSTORG 1
STOCKHOLM
VINCENT J. CLAVIN
Captain Air Corps
Director
Priorities and Traffic.

Fl. Lunch kr 2:10 på

Det var med knapp nöd FLYG lyckades förmå Hans Ostelius att låna ut denna papperslapp, som visar hur mycket pengar han fick nöjet att lägga ut för trippen med ATC till USA och hur mycket han dessutom var tvungen att betala för en lunch ombord. Han var nämligen mycket rädd om kvittot, som skall sparas för avdrag vid deklarationen — för lunchen.

och torsdagar med en extratur lördagar vid behov.

SILA:s atlanttrafik har flygtekniskt gått utmärkt och trafiktekniskt håller den också på att ordna sig. På grund av att man måste övernatta på Island och i Kanada och bolaget ännu inte kan erbjuda passagerarna den komfort de är vana vid har man hittills inte tagit med vanliga passagerare utan endast strö-d:o. Det är närmast bristen på besättningar som förorsakar att SILA måste göra två övernattnings och man vet ännu inte när vanlig passagerartrafik kan komma i gång.

EN FRAMSYNT FREDSPLANERARE är »Autogirolf» von Bahr, som tänker resa till USA för att studera helikoptertillverkningen. Det är inte små planer han har: en helikopterlinje Malmöcentrum—Köpenhamncentrum och kanske även taxitrafik från Centralstationens tak i Stockholm. Och så blir det förstås en »rotorbass» i Storlien.

EN GENERÖS MAN som Hans Ostelius blir konfunderad när han märker ekonomiska drag hos sina medmänniskor. Ett av de hårdaste slag han hittills erhållit var när han före sin nu verkställda avresa per flyg till USA fick kvitto av ATC på erlagda biljettpengar: kr 2.696:58. Inte nog med denna väldiga summa — dessutom var han tvungen betala kr. 2:10 för en lunch ombord på Skymastern. Ostelius bleknade och

FINSK TYPREVV

Forts. fr. sid. 23.

(Bristol »Pegasus XII» på 905 hk);
Heinkel He 115 (BMW 132Dc på
880 hk); Blackburn »Ripon IIF»
(A.S. »Panther» på 535 hk); Junkers
W.34 (BMW »Hornet» på 575 hk).
används även som ambulansplan;
Fieseler »Storch» (Argus As 10C på
240 hk); Fokker C5E (Bristol »Ju-
piter» på 420 hk); Aero A32 (Bris-
tol »Jupiter» på 420 hk); Hanriot
510 (Gnome Rhone 9K på 770 hk).
Följande ryska krigsbytesplan har
använts: SB-2, SB-3, DB-3, DB-3F,
PE-2, PE-3, R-5, R-Zet och MBR-2.



Passa på och titta noga på Rolf von Bahr och hans autogiro »Fiffel» nu, ty det är kanske sista gången ni ser Rolf med så pass modernt åk. Se vidare texten härom! — Fotot är från flygdagen i Örebro och det är meken Sven Strandqvist som löper bredvid.

undrade om han inte kunde få slippa pröjsa 2:10 när han ändå blivit av med så mycket kosing för biljetten. Nix, sir, impossible, sir! Det är nog inte omöjligt att mr Oustii-liös därvid miste något av sin ljusa barnatro på mänskligheten. Nyttan av bakslaget är emellertid att han kom till USA helt illusionsfri...

VINNA ETT FLYGPLAN kan man göra i ett stort lotteri, som Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab satt i gång för att finansiera en landsomfattande flygdag den 23 september. Lotternas antal är 200.000 och lottpriset 1 kr. Första pris är ett sportplan av typ KZ-III, andrapris en flygresa Köpenhamn—New York tur och retur, tredje ett glidplan av typ KZ-G1 och fjärde en bil av ny modell. Dessutom kan man vinna (skriver vår danska kollega »Flyv») »andre pragtfulde Gvinster, saasom Cigaretter, Cykler, Bøger o. s. v.» Ja, se den tobaken, vad den uppskattas...

Pro Mille.

Aero-tekniska

ÖVERSÄTTNINGAR

till engelska utföras av van fackman, f. d. ing. vid Royal Air Force.
Major Johnston - Askrikegatan 19 III,
Stockholm.



Två bilder från Skå-Edeby, stockholmarnas blivande sportflygfält. T. v. landar Moswey bortanför Stockholms flygklubb skol-Klemm och t. h. lagar Björn Andersson och hans kamrater en liten defekt i Mosweyens urkoppling.



SPORTFLYGPREMIÄR på SKÅ

När fredsflyget kommer i gång på allvar kan det givetvis inte vara fråga om att sportflygarna får hålla till på Bromma flygplats, som blir trång nog ändå för trafikflyget. De privata flygplanägarna och Stockholms flygklubb får alltså ge sig iväg någon annanstans.

Den enda plats som återstår är Skå-Edeby. Och det är minsann inte något surrogat! Sportflygarna får ett litet paradisdär ute. Liksom varje anständigt paradisligger Skå-Edeby långt borta från stadens stank och stör. Men när det blir biltider igen och så småningom även bättre vägar dit ut, ja, då känner signaturen åtminstone en som kommer att ha sitt tillhåll på Skå ganska ofta.

Det var med stor förväntan och glädje jag var en tid sedan lät »Jidde» Karlsson med KZ-III »Lärkan» sätta av mig på det nya sportflygfältet, som nu står med 1.000 m startsträckor i huvudriktningarna.

Den söndagen var det full fräs på Skå. Ett gäng pojkar från Stockholms segelflygklubb med Björn Andersson i spetsen hade legat där flera dar på ett primitivt segelflygläger med en Klemm 35 och vinsch samt Weihe, Moswey och Baby. »Förläggningen» bestod i några bylten i ett hörn av den provisoriska hangaren och maten av smörgåsar och mjölk. Termiken var emellertid tämligen skaplig trots dåligt väder och det var ju huvudsaken.

Även Stockholms flygklubb hade detacherat sig på Skå — den täckta Klemm 35:an åkte upp och ned på landningsövningar i DK med de flesta av eleverna, som samlats där ute. Bra att vänja sig vid andra fält än Bromma.

Det var liv och rörelse på fältet — aningen av en framtidsbild. Men när kan vilken privatflygare som helst börja flyga på Skå?

— Fältet måste godkännas av luftfarts-

styrelsen först, säger flygplatschefen ingenjör Bertil Florman. Jag skall snart göra upp en plan för hangarbyggnad m. m. och när Bromma med tiden måste stängas för sportflyget skall allt vara klart därute. Inte blir det i den stil vi ursprungligen tänkt oss — med camping och bad vid sjöflygplatsen — tyvärr...

Vi vet vad ing. Florman tänker på: det underliga initiativet att ordna barnhem på Skå-Edeby, vid en bullrande flygplats! Vad tänker folk på? Inte på barnens frid åtminstone!

Nå, premiären har i alla fall varit på Skå-Edeby och vi får väl försöka göra det bästa av fältet, sportflygarnas blivande stamtillhåll.

Pro Mille.



Allt om flyg

i NKI-skolans nya flygtekniska kurser

Utbildning till:

1. Flygande personal
2. Personal i marktjänst
3. Personal i verkstadstjänst

Grundlig utbildning med endast folkskola som grund



Kapten C. Smith, vårt lands beprövade provflygare, har anförtröts redigeringen av de nya kurserna. Med honom samarbetar ett dussintal specialister.



Luftfartsinspektör T. Ångström har jämte kapten Smith åtagit sig granskningen av kurserna, en borgen för att NKI-kurserna hålla måttet.



Den populära flygförfattaren Hans Östelius har utarbetat den handbok »Flyget efter freden», som Ni får kostnadsfritt genom kupongen nedan.



Nu kan Ni börja en av NKI-skolans nya flygtekniska kurser och utbilda Er till någon av de många nya befattningarna inom flyget. Kurserna utarbetas av specialister — ingenjörer, flygare, meteorologer och andra — som äro verksamma inom svenskt flyg. De veta vad som kräves av flygfolk, både för de svenska och utländska maskinerna. NKI-kurserna äro landets modernaste och kunna taga emot korrespondens-

elever fr. o m. i höst. Läs vidare om flygets möjligheter och utbildningskrav i den handbok som Ni får kostnadsfritt genom nedanstående kupong.

NKI skolan
det praktiska livets skola

Sänd in kupongen

Till NKI-SKOLAN

Sitt Eriksgatan 33, Stockholm

Sänd kostnadsfri studiehandbok för nedanstående.

Flygteknisk ingenjörsutbildning
Privatflygarkurs
Luftnavigatörkurs
Radiotelegrafistkurs
Trafiktjänstkurser

Flygmekanikerkurs
Motormontörkurs
Instrumentmontörkurs
Segelflygning
Modellflygning
m. fl. nya kurser

Namn

Adress Flyg 18-45

BERÄKNING AV STORCIRKELDISTANSER

"Ser krångligt ut men är förfärligt enkelt"

Av Ing. G. V. Nordenswan

I denna oceanflygets daggröning finns det förmodligen åtskilliga av FLYG:s läsare som då och då fundera på hur långt det kan vara kortaste vägen mellan New York och Stockholm — eller mellan några andra platser på jordklotet, som ligger så långt ifrån varandra att man inte lätt och lekande kan mäta upp avståndet med linjal på en karta. Hur skall man bära sig åt för att på egen hand ta reda på sådana längd- distanser?

Det enklaste är naturligtvis att anskaffa en stor och i detalj riktig jordglob, på vilken man kan mäta upp respektive avstånd med en tråd för att sedan med ledning av globskalan räkna ut dem. Men dels är en sådan jordglob ett mycket dyrt inventarium — såvida man inte till äventyrs skulle kunna komma över Quislings berömda klot billigt på konkursauktion — och dels är den inte så lätt att få in i en modern våning. Projektet har därför mest teoretiskt intresse och det blir ingen annan råd än att antingen under falska förespeglningar bjuda en examinerad sjökapten på middag (till vilken han enligt gamla skollagen bör infinna sig snyggt och ordentligt klädd samt med nödiga läroböcker försedd; det sista är viktigast) eller också försöka räkna ut saken själv. Det sista förefaller bli billigast och jag valde därför själv den utvägen för att stilla min nyfikenhet.

Till den ändan bekantade jag mig med en del av den nautiska litteratur som skaffar navigationsskolelever grå hår i förtid. Jag lyckades efter en del kringirrande bland underliga termer och andra blindskär komma under fund med hur enkel saken i själva verket är när man en gång lärt sig knepet. För att andra intresserade skall slippa ifrån allt onödigt grubblande vill jag här i största korthet lära ut sagda knep.

Kortaste avståndet mellan två punkter på jordytan går, som läsaren förmodligen redan vet, efter den s. k. storcirkeln genom dessa punkter; storcirkeln är skärningslinjen mellan jordytan och ett plan, som går genom de två punkterna och jordens medelpunkt. Att flyga efter en storcirkel medför i regel den besvärligheten att man kontinuerligt måste ändra sin riktvisande kurs; undantagen inträffar om man flyger längs ekvatorn eller längs en meridian. Man kan naturligtvis också komma från en punkt till en annan (även på mycket långt avstånd) genom att hela tiden hålla en viss bestämd riktvisande kurs men detta innebär utom vid nämnda undantag en omväg. Här är ett enkelt och drastiskt exempel på den saken! Låt oss anta att vi spruckit i tentamen i Uppsala och beslutat oss för att i sorg däröver flyga bort till Alaska och gräva guld. För att ha något stöd uppsöker vi därvid den strax norr om Uppsala gående 60:e breddgraden, singlar slant om öster eller väster och ger oss i enlighet med ödets vink i väg efter sagda breddgrad. När vi kommit precis halvvägs runt den i allmänhet föga inbjudande cirkeln går vi ned på en udde vid norra mynningsstranden av en förmodligen guldförande flod, som på 1870-talet hette Kuskokwim, samt konstaterar eventuellt att den flugna distansen är exakt 10.000 km — en vacker prestation i och för sig. Men! Om vid ovanberörda slantsingling myntet hade ställt sig på kant och vi alltså tvingats att fortsätta rakt norrut över nordpolen och sedan vidare i rak linje nedåt på andra sidan skulle vi ha kommit till precis samma udde efter att ha flugit endast 6.667 km. Vi skulle i senare fallet ha sparat 3.333 km genom att flyga just på storcirkeln mellan de båda orterna, varav lätteligen inses att detta kan medföra betydande distansvinster och att beräkningen av storcirkeldistanser är en skön konst, väl värd att behärska.

För att utföra denna beräkning måste man ta reda på latitud och longitud för sträckans ändpunkter antingen i någon uppslagsbok eller genom uppmätning på lämpliga detaljkartor. Låt oss kalla orten med den största latitudsiffran för A och den andra för B och införa följande beteckningar:



för A: latitud = φ_1 ; longitud = l_1 .

för B: latitud = φ_2 ; longitud = l_2 .

Vi väljer A till startort och B till målort för en eventuell flygning på storcirkeln mellan dem. Med A_k betecknas vinkeln mellan startriktningen och meridianen genom A i riktning mot närmast belägna pol, och med B_k betecknas vinkeln mellan ankomstriktningen och meridianen genom B i riktning mot samma pol, som används som referensriktning för A_k .

Nu gäller enligt lärofärderna:

$$\operatorname{tg} \frac{A_k + B_k}{2} = \frac{\cos \frac{\varphi_1 - \varphi_2}{2}}{\sin \frac{\varphi_1 + \varphi_2}{2}} \cdot \cot \frac{l_1 - l_2}{2} \dots (1 a)$$

$$\operatorname{tg} \frac{A_k - B_k}{2} = \frac{\sin \frac{\varphi_1 - \varphi_2}{2}}{\cos \frac{\varphi_1 + \varphi_2}{2}} \cdot \cot \frac{l_1 - l_2}{2} \dots (1 b)$$

Ur (1 a) och (1 b) beräknar man med hjälp av en logaritmtabell de två vinkelvärdena $\frac{A_k + B_k}{2}$ och $\frac{A_k - B_k}{2}$ och kan sedan på några ögonblick få fram A_k och B_k medelst relationerna:

$$A_k = \frac{A_k + B_k}{2} + \frac{A_k - B_k}{2}; B_k = \frac{A_k + B_k}{2} - \frac{A_k - B_k}{2} (1 c)$$

Det hela ser kanske så här i bokstavsformler lite krångligt ut men är i själva verket, som jag skall visa med ett par exempel, förfärligt enkelt.

Nu ha vi alltså fått fram avgångs- och ankomstkurserna. Men det var ju distansen vi egentligen ville åt! Den finner vi med hjälp av ovanstående resultat enligt formeln

$$\sin D = \frac{\cos \varphi_2 \cdot \sin (l_1 - l_2)}{\sin A_k} \dots (2)$$

där distansen D är uttryckt i vinkelmått (grader och minuter).

För att få fram distansen i km uttrycker vi lämpligen det erhållna vinkeltalet i enbart minuter och multiplicerar med 1,852 eller $\frac{100}{54}$. D. v. s.

$$D_{km} = 1,852 D_{minuter} = \frac{100}{54} D_{minuter}$$

Och så är saken klar!

Låt oss nu ta itu med den fråga som blev uppslaget till denna artikel: »Hur stort är storcirkelavståndet Stockholm—New York?» Med Stockholm menar vi Väsbys flyghamn, belägen på approx.

59°30' nordl. lat. och 18°00' ostl. long. fr. Greenwich, och med New York en plats på Long Island med latitud N 41°00', longitud W 74°00' fr. Gr. (Det kanske inte stämmer precis med flyghamnens koordinater men felet blir ganska litet.) Stockholm med den större latitudsiffran blir tydligen vår A-ort och vi får:

$$\varphi_1 = 59^\circ 30' \quad l_1 = O 18^\circ 00'$$

$$\varphi_2 = 41^\circ 00' \quad l_2 = W 74^\circ 00'$$

och härav

$$\frac{\varphi_1 - \varphi_2}{2} = 9^\circ 15' \quad l_1 - l_2 = 92^\circ 00'$$

$$\frac{\varphi_1 + \varphi_2}{2} = 50^\circ 15' \quad \frac{l_1 - l_2}{2} = 46^\circ 00'$$

Till ovanstående bör en förklarande anmärkning inskjutas.

$\varphi_1 - \varphi_2$ uttrycker *latitudskillnaden* och $\frac{\varphi_1 + \varphi_2}{2}$ *medelvärde* av de två orternas latituder. Om orterna ligger på motsatt sida om ekvatorn skall därför φ_2 betraktas som negativ, varför i taljarna i bråken ovan till vänster minustecknet blir plustecken och tvärt om. Differensen $l_1 - l_2$ uttrycker *antalet meridiangrader* mellan de två orterna, och uttrycket behöver alltså inte vara en subtraktion av de två givna talvärdena. I vårt fall t. ex., där den ena longituden är östlig och den andra västlig, blir det tydligen en addition i stället. Och antag att vi hade $l_1 = O 170^\circ$, $l_2 = W 170^\circ$; $l_1 - l_2$ blir då varken = 0° eller = 340° utan = 20° , vilket är den verkliga longitudskillnaden enligt beräkningen ($O 180^\circ - O 170^\circ$) + ($W 180^\circ - W 170^\circ$). Man bör alltså hålla tungan rätt i mun när man handskas med longituderna. Om siffrorna tas från två olika kartblad så se efter att noll-longituden på båda hänför sig till samma ort; Greenwich är ju dominerande i detta avseende men det finns även andra, t. ex. Ferro och Paris. Och kom ihåg att longitudskillnaden som vi använder vid räkningen *alltid* är ett positivt tal.

Nu fortsätter vi räkningen! Sätt in de här ovan erhållna vinkelvärdena i ekv. (1 a) och (1 b):

$$\operatorname{tg} \frac{A_k + B_k}{2} = \frac{\cos 9^\circ 15'}{\sin 50^\circ 15'} \cdot \cot 46^\circ$$

$$\operatorname{tg} \frac{A_k - B_k}{2} = \frac{\sin 9^\circ 15'}{\cos 50^\circ 15'} \cdot \cot 46^\circ$$

Med hjälp av en logaritmtabell får vi

$$\frac{A_k + B_k}{2} = 51^\circ 7' \quad \text{och} \quad \frac{A_k - B_k}{2} = 13^\circ 39'$$

och härav enligt ekv. (1 c):

$$A_k = 64^\circ 46', \quad B_k = 37^\circ 28'.$$

Nordpolen var vår referenspol för kursvinklarna. Vår rättvisande startkurs blir därför $360^\circ - 64^\circ 46' = 295^\circ 14'$ och vår rättvisande ankomstkurs $37^\circ 28' + 180^\circ = 217^\circ 28'$.

Och nu distansen enligt ekv. (2):

$$\sin D = \frac{\cos 41^\circ 00' \cdot \sin 92^\circ 00'}{\sin 64^\circ 46'}, \quad \text{d. v. s.}$$

$$D = 56^\circ 30' = 3390'.$$

$$D_{km} = 3390 \cdot \frac{100}{34} = 6280 \text{ km.}$$

Svaret på frågan blir alltså att det kortaste avståndet mellan Stockholms och New Yorks atlantflygfält är ungefär 6.280 km. Beräkningen visade sig ju när allt kommer omkring vara skäligen enkel — som jag från början sade fastän läsaren i jämnhöjd med ekv (1 b) inte trodde det!

Resultatet är även i ett annat avseende än för vår Amerikarutt intressant. Vi manifesterade oss i början av artikeln som sprucken tentand och sökte tröst på 60:e parallellen i Alaska, dit det kortaste vägen från Uppsala var c:a 6.670 km. Det visar sig alltså att det inte är mer än 40—45 mil längre dit från Väsby än till New York om vi kunna flyga över Nordpolen. Och det kan vi säkert. Därför, SILA, fram för The Gold Nugget Midnight Sun Line!

»Passagerare för Nome, Alaska, tag plats! Guldgruvan kallar!»

FLYG

hälsar

kollegan



**FÖRNÄMLIG
NYKOMLING**

Vi hälsar vår nya kollega Vingpennor hjärtligt välkommen! Vi har ganska länge väntat att få göra detta, vilket visar att det inte är så lätt att få fram en tidskrift. Men om Vingpennor dröjt så har resultatet blivit desto bättre. Det första numret är högklassigt till innehåll och utstyrelse.

SAAB:s chef, bergsingenjör Ragnar Wahrgren, presenterar tidskriften i ett förord: »Då Vingpennor nu återuppstår är det i ny skepnad och med helt nya uppgifter. Den vill sålunda icke endast vara en läsning för SAAB:s egna utan ämnar försöka bli en fackbetonad firmatidning av bästa klass, som vänder sig till alla flygsinnade i vårt land». Denna förhoppning har infriats redan i första numret, åtminstone vad tidskriftens klass beträffar.

Den intressantaste artikeln är väl den som chefen för projekt- och beräkningsavd. vid SAAB, civilingenjör Frid Wänström, skriver om »några problem i samband med SAAB-21». Förf. redogör här för motiven till den ovanliga utformningen av detta värt senaste jaktflygplan och visar hur väsentliga problem funnit sin lösning. Vi får nöja oss med att återge slutorden i denna artikel, ord som ger oss vår flygindustri i ett nötskal: »I Sverige ha vi särskilt under krigstid haft speciella svårigheter. För att våra flygplan skall bli av internationell toppklass — vi måste med kvalitet ersätta det som fattas i kvantitet — ha vi ofta varit tvungna att tillgripa nya och oprövade konstruktioner, vilket krävt ett omfattande utvecklings- och forskningsarbete. Våra projektingenjörer ha ej haft det underlag i form av grundläggande vindtunnelundersökningar eller provningsresultat av nya ider, som de stora ländernas många flyglaboratorier och försöksanstalter kan ställa till sin flygindustri förfogande. Självständigt arbetande och forskande underleverantörer av sådana delar som landställ, huvår, kylare och apparater sakna vi också i stor utsträckning. Utvecklingsarbetet ha vi till största delen själva måst planera, leda och utföra. Ej heller ha vi råd att liksom utlandet bygga ett flertal experimentflygplan efter i stort sett samma specifikation, varav kanske endast ett kommer till serieförande. Vårt enda projekt måste lyckas!»

Chefen för SAAB i Trollhättan — SAAB-T — överingenjör Rydberg ger en överblick över utvecklingen vid sina verkstäder, och major Nordquist, överingenjör vid SAAB:s konstruktionsavdelning, en återblick på »den gamla goda tiden» på 1930-talet i en artikel kallad »från Viking till SAAB-91». Chefen för flygprovavd., kapten Smith, berättar hur det känns att provflyga SAAB-21, ingenjör Gunnar Rotsman besvarar frågan när vi få 1 000 civilflygplan — det skall bli om 4—5 år. Ingenjör Abenius redogör för den nya apparaten för kontroll av anodoxidering, lepometern, och häftet avslutas med en artikel av bergsing. Åke Josefsson om Finspång och lättmetallen. Som synes ett gediget och högst intressant innehåll. Tilläggas må att bildmaterial och papper är förträffliga.

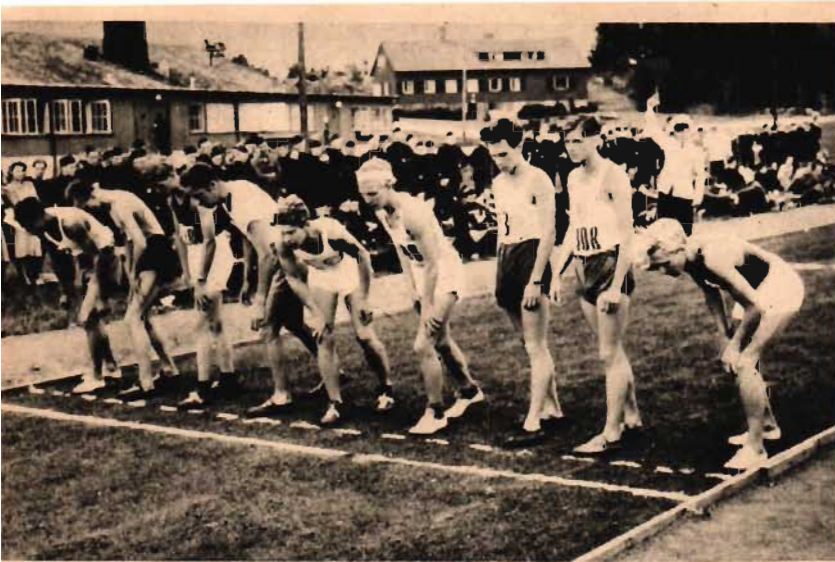
Vingpennor är en fullträff — liksom, fastän av andra skäl, SAAB:s julpublikation Vingtomten, en kusin till den kända Blandaren — och vi lyckönska till starten och önska lycklig landning.

W. Kleen.



MORIS
43

— Han har alltid varit lite sen av sig ...



Flygvapenmästerskapen i fri idrott

Ett av försöksheaten på 1.500 meter omdelbart före start.

SOM REKORDMÄSTERSKAP måste man rubricera årets flygvapenmästerskap i fri idrott. Fem nya flygvapenrekord noterades. Segrarresultaten var också i de flesta grenar av sådan klass, att de väl skulle ha stått sig i vilken nationell stortävling som helst. Eller vad sägs t ex om Perssons 7,22 i längd, Fridéns 11 sek blankt på 100 m, Lifhs och Reiz' 1,88 i höjd samt Havels 44,01 i diskus och 14,13 i kula.

Det var emellertid denna gång inte enbart idrottsmännen som svarade för rekordmejningen. Efter tävlingarna kan nämligen arrangörerna på F9 med tävlingsledaren löjtnant Langéen i spetsen ståta med ett inofficiellt arrangörsrekord. Signaturen, som under årens lopp sett en hel del stortävlingar och under de senaste åren bl a följt samtliga flygvapnets mästerskapstävlingar, har fått se många välredigerade tävlingar men priset tas onekligen av arrangörerna på F9. Snabbt och perfekt förlöpte arrangemangen båda dagarna igenom och som kulmen på det hela kunde man blott någon

timme efter tävlingarnas slut i häftesform erhålla det digra generalprotokollet.

Icke mindre glädjande är det emellertid att konstatera att flygvapnet nu tycks ha byggt upp sin egen idrottshegemoni. I åtta av de nio individuella grenarna vanns segern av flygvapnets egen stampersonal, medan endast en värnpliktig, 1500-meterslöparen Carlsson, F9, besegrade stamkonkurrenterna. Och han följdes närmast av två stammanuskap. Då flygvapnets fasta personal även i övrigt höll sig väl framme i prislis-torna kan man med fog konstatera att flygvapnets fria idrott i varje fall under de närmaste åren inte behöver vara beroende av tillgången på goda idrottsmän bland de värnpliktiga.

Sedan flottiljchefen överste Bång hälsat deltagarna välkomna inleddes tävlingarna med en del försökstävlingar. Första slut-tävlingen kom att stå i höjdhopp, som blev av förnämlig klass. Tre man, nämligen fjolårsmästaren Gundt, F4, Lifh, F1, och Reiz, F17, klarade 1,85. Redan i första försöket på 1,88 klarade de båda sistnämnda. Spänningen inför slutstriden mellan Lifh och Reiz var stor. Ribban placerades på 1,91, vilken höjd dock i den byiga blåsten blev för mycket. Bästa försöket på denna höjd presterades av Reiz, som i sitt andra försök rev hårfint. Segern gick till SM-tvåan signalmästare Lifh, F1, som klarat alla tidigare höjder i första försöket, under det att Reiz fick nöja sig med andra platsen.

I diskuskastning visade sig aspirant Havel, F14, fullständigt suverän. Den länge, smäckre men samtidigt kraftige aspiranten torde i diskus ha stora chanser att gå långt, medan han däremot inte verkar tillräckligt kraftig för att i kula nå internationella längder. Med ungefär tre och en halv meter putsade han nu flygvapenrekordet i diskus. Det nya rekordet kom att lyda på 44,01. Närmast Havel följde vpl Johansson, F6, på 42,16 samt vpl Sund, F2, på 39,38.

Övriga försökade nog vann F7-reserven fänrik Akervall trestegshoppet på 13,71, därmed också tangerande det gamla flygvapenrekordet från i fjol. Närmast honom följde aspirant Astell, F1, under det att vpl Larsson, F11, placerade sig på tredje plats.

I övrigt upptogs första dagen av försökstävlingar, från vilka favoriterna i allmänhet inte hade någon större svårighet att kvalificera sig till sluttävlingarna.

Andra dagens förmiddag upptog på programmet bl a sluttävlingen i kula. Efter första dagens försökstävling ledde aspirant Havel med det nya flygvapenrekordet på 14,12. I sluttävlingsomgången pressade han dock detta resultat till 14,13. Konkurrenten var honom i denna gren tämligen obefintlig. Tvåan aspirant Gärdman, F5, fick sålunda nöja sig med 12,60, medan trean fänrik Wachtmeister, F11, hade 12,38.

Mest spännande denna förmiddag blev semifinalheaten på 100 meter. De båda bästa från varje heat samt bästa trea skulle gå vidare till finalen. Nu ville det sig emellertid inte bättre än att de båda treorna Malmqvist, F3, och Ohlsson, F16, noterade samma tid, nämligen 11,6. Det blev ett spännande omlopp dem emellan, vilket slutade dött, varför lotten fick avgöra. Malmqvist vann och gick därmed till finalen.

Eftermiddagens finaler inleddes med 400 meter, där furir Gustavsson, F11, inte tycktes ha någon större svårighet att bärga segern. Vpl Sandén, F6, blev nästan lika säker tvåa före furir Sjöberg, F1, under det att otränade fänriken Crafoord, F17, i finalen hamnade sist. Banorna var efter regnet inte i bästa skick, varför segrartiden blev 51,1.

I spjutkastning hade furir Skarp, F14, efter försöksomgången förskaffat sig ledningen med 53,73. I finalomgången gick emellertid först volontär Olsson, F4, med sina 54,62 förbi, varpå storfavoriten och fjolårsmästaren fänrik Asthner, F2, fick upp segerkastet på 55,71.

Redan i första dagens försökstävling i längd noterade furir Persson, F7, tävlingarnas sensationsresultat nämligen 7,22, f. ö. det näst bästa resultatet i Sverige i år. I andra dagens finalomgång hade han i det tråkiga regnvädret ingen chans att öka, men noterade dock förnämliga 6,90. På andra och tredje platserna placerade sig aspirant Pålsson, F10, och vpl Sandén, F6, med 6,71 respektive 6,58. Ett gott bevis för svårigheterna i finalen är att ingen av finalisterna förmådde förbättra sina försöksresultat.

1500-metersloppet blev i det hållande regnet inte riktigt vad man väntat sig. Farten hölls hela tiden ganska moderat och det var först 200 meter före mål som storfavoriten, örgrytaren Carlsson, nu tävlande för F9, lekande lätt drog ifrån sina konkurrenter. En av tävlingarnas allra bästa prestationer gjordes i detta lopp av furir Stikå, F5, vilken på rena rama energin kämpade sig till en andraplats före volontär Larsson, F8.

Oväntat lätt vann aspirant Fridén 100-metersloppet på 11,0 sek två tiondelar före vpl Karlsson, F2, och vpl Halldin, F7. Stafetten 1000 meter slutligen vanns av starka F6 före F1 och F16.

Bästa flottilj i poängtävlingen blev F6 på 35 poäng, närmast följd av F1 och F11



Flyg gärna,

men se till att försäkringarna äro ordnade i



FÖRSÄKRINGS A.-B.
FYLGIA
STOCKHOLM 7.

Rekvirera i dag

KATALOG

så får Ni den så fort tryckningen är klar. Undertecknad beställer tryckmed ex. 35 öre bifogas i frimärken.

Namn

Bostad

Adress Flyg 18/45

Skriv tydligt eller texta!

MODELLTJÄNST
Värnamo

på vardera 25. Och så var det klart för den ståtliga prisutdelningen, som förrättades av general Nordenskiöld. *Kem.*

Prislista:

100 meter: 1) Asp. Fridén, F 6, 11,0; 2) Vpl Karlsson, F 2, 11,2; 3) Vpl Halldin, F 7, 11,2; 4) Furir Jarnevik, F 10, 11,4; 5) Vpl Malinqvist, F 3, 11,9; 6) Vpl Ohlsson, F 6, från semifinalen.

400 meter: 1) Furir Gustavsson, F 11, 51,1; 2) Vpl Sandén, F 6, 51,5; 3) Furir Sjöberg, F 1, 51,9; 4) Fänrik Crafoord, F 17, 52,3; 5) Sergeant Walderud, F 8; 6) Furir Lindström, F 2.

1500 meter: 1) Vpl Carlsson, F 9, 4,07,0; 2) Furir Stikå, F 5, 4,08,4; 3) Vpl Larsson, F 8, 4,09,4; 4) Vpl Pettersson, F 16, 4,10,2; 5) Furir Mahl, F 7, 4,11,2; 6) Furir Axelsson, F 1, 4,12,2.

Längdhopp: 1) Furir Persson, F 7, 7,22; 2) Asp. Pålsson, F 10, 6,71; 3) Vpl Sandén, F 6, 6,58; 4) Asp. Aspliden, F 5, 6,53; 5) Asp. Astell, F 1, 6,35; 6) Furir Sandkvist, F 11, 6,28.

Höjdhopp: 1) Signalmästare Lifh, F 1, 1,88; 2) Vpl Reiz, F 17, 1,88; 3) Kadett Gundt, F 4, 1,85; 4) Furir Nystedt, F 21, 1,75; 5) Vpl Lindstedt, F 11, 1,70; 6) Vpl Högman, F 14, 1,70.

Trestegshopp: 1) Fänrik Akervall, F 7, 13,71; 2) Asp. Astell, F 1, 13,64; 3) Vpl Larsson, F 11, 13,53; 4) Löjtnant Forssén, F 10, 13,46; 5) Vpl Reiz, F 17, 13,45; 6) Asp. Fridén, F 6, 13,36.

Diskuskastning: 1) Asp. Havel, F 14, 44,01; 2) Vpl Johansson, F 6, 42,16; 3) Vpl Sund, F 2, 39,38; 4) Asp. Gårdman, F 5, 37,54.

Spjutkastning: Fänrik Asthner, F 2, 55,71; 2) Vol Olsson, F 4, 54,62; 3) Furir Skarp, F 14, 53,73; 4) Fänrik Rapper, F 12, 52,20; 5) Kadett Wexell, F 9, 49,93; 6) Vp Råberger, F 1, 49,66.

Kulstötning: 1) Asp. Havel, F 14, 14,13; 2) Asp. Gårdman, F 5, 12,60; 3) Fänrik v. achtmeister, F 11, 12,38; 4) Vpl Dolek, F 6, 11,95; 5) Vpl Sundh, F 2, 11,87; 6) Furir Landgren, F 10, 11,77.

Stafettlöpning 1000 meter: 1) F 6 (Vpl Jägerström, asp. Fridén, vpl Karlsson, vpl Sandén), 2,02,4; 2) F 11, 2,03,2; 3) F 1, 2,04,2; 4) F 5, 2,04,3.

Poängtävlingen: 1) F 6, 35 poäng; 2) F 1, 25 p; 3) F 11, 25 p; 4) F 7, 20 p; 5) F 14, 19 p; 6) F 2, 19 p; 7) F 5, 18 p; 8) F 10, 12 p; 9) F 17, 10 p; 10) F 9, 9 p; 11) F 4, 9 p; 12) F 8, 7 p.

FINALFOTBOLL

Finalmatchen i flygvapnets fotbollsturnering blev växlingsrik och spännande. Inte heller i år lyckades det segertippade F 3 bärga mästerskapstecknen. I fjol var det F 11 som i finalen stoppade östgötarna och i år blev F 12 för avåra för Malmslättsflygarna. Med 6-3 segrade smålänningarna, sedan F 3 i halvtid haft ledningen med 3-2.

F 12 spelade med verklig segerlust och lagets prestation att hämta upp F 3:s 3-0-ledning och vinna matchen är beundransvärd. Tråkigt nog kom dock matchen dels till följd av nervositet på båda sidor, dels till följd av det hållande regnet aldrig att bjuda på samma föruömliga fotbollsspel som i exempelvis matchen F 3-F 1. F 12 hade ett jämnt och bra lag, som efter det att den första halvtimmens nervositet lagt sig spelade riktigt god fotboll. I försvaret märktes främst vb Lundström från Kalmar FF samt Vetlandas centerhalv Liljegren, under det att målvakten Warme verkade osäker. Lagets starkaste del var dock innertrion med lille tekniske framspelaren »Fruuten» Nilsson som primus motor.

F 3 tog ledningen efter 12 min spel genom vy »Lillis» Svensson, som vackert spelades fram av Dahlgård. Den senare ökade tre minuter därefter till 2-0. 3-0 blev det i 34:e minuten. 3 minuter senare började F 12:s upphämtning. Hy Larsson reducerade till 3-1 och i 41:a min kom 3-2 genom vi Tjernberg. F 12 inledde överraskande andra halvleken. Redan i första minuten utjämnade vy Modée och två minuter senare förskaffade samme man sitt lag ledningen. F 3 samlade sig nu storartat och hade en kvarts verklig överlägsenhetsperiod. Många gånger var det nära utjämning men oturen grinade östgötarna i ansiktet. Det blev i stället F 12, som i 32:a minuten genom centern Gustafsson ökade till 5-3. Mot slutet av matchen var smålänningarna överlägsna. Slutresultatet 6-3 fastställdes genom hy Larsson.

Kem.

ETT TVÄMOTORIGT PASSAGERAR-FLYGPLAN för 10 passagerare och med variabel vingty häller nu på att provflygas, meddelar Frankrikes flygminister Tillon. Konstruktör är den ryskfödde ingenjören Makhonine, som tidigare konstruerade två emotoriga flygplan med variabel vingty. Tyskarna var mycket intresserade av planet och beordrade att det skulle flygas till Tyskland för vidare prov. Den franske pi-

loten kraschade planet under flygningen och vraket gömdes av de franska patrioterna för att underlätta bygget av den senare improviserade andra prototyp som nu provflygs.

DOUGLAS C-74, den militära transportversionen av DC-7, blir färdig för provflygning inom den närmaste tiden.

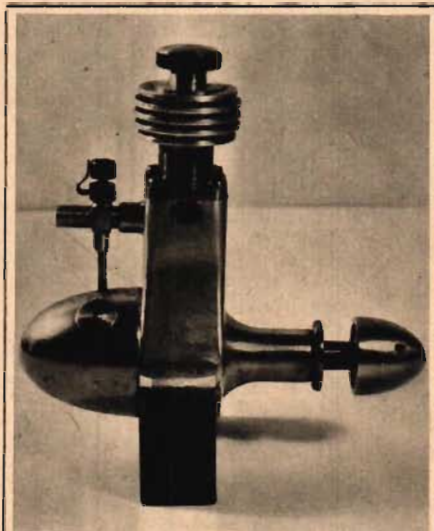


Han är ändå lugn
ty han har sina
flygförsäkringar
i

GOTHIA

anslutet till

Städernas Försäkringsbolag



Dieselmotor

En synnerligen förnämlig motor. 1/10 hk. 7500 varv/min., vältrimmad och effektiv. Motorn säljes för endast 62:— mot postförskott. Vid slitage av kannan kunna vi slipa in en ny till förmånligt pris.

H. & B. JOHANSSON

Linnégatan 1 b Västerås



IRVIN
FALLSKÄRMEN

IRVIN FALLSKÄRMSAKTIEBOLAG

Kontor: Strandvägen 5 A . STOCKHOLM

Tel. 62 47 00

Telegr.-adr. Irvinchute

Linköping till andra plats!

Nu börjar det dra ihop sig till finalkamp i FLYG:s och KSAK:s rikssegelflygtävling. Sedan sammanställningen i FLYG nr 15 har en hel del omplaceringar verkställts av en vänlig termik och en god flygskicklighet. Bästa resultatet sedan dess har Björn Andersson, SSFK, sänt in: höjdvinst 3.100 m på Skå-Edeby med Weihe den 12 aug.

Om vi jämför med sammanställningen i FLYG nr 15 märker vi att »Björnes» hållit ledarplatsen men att förra tvåan Tage Löf trängts tillbaka av Walle Forsslund, Sven Österdahl, Fred Nordholm och Henry Norrbom. Förra trean Arne Lind har skuffats tillbaka av ovannämnda plus Sigurd Larsson och Olle Uppgren. I lagtävlingen har förra tvåan Borlänge-Domnarvets flygklubb distanserat av Linköping och Västerås (vilka två förresten bytt plats inbördes). Halle-Hunneberg har gått upp från nionde till femte plats.

Så här var ställningen den 29 augusti:

INDIVIDUELLT (de tio bästa):

- 1) Björn Andersson, SSFK, 8.850 m.
- 2) Walle Forsslund, BDFK, 6.500 m.
- 3) Sven Österdahl, Linköpings FK, 6.450 m.
- 4) Fred Nordholm, Västerås FK, 5.584 m.
- 5) Henry Norrbom, Link. FK, 5.500 m.
- 6) Tage Löf, SSFK, 5.350 m.
- 7) Sigurd Larsson, SSFK, 4.300 m.
- 8) Olle Uppgren, Västerås FK, 4.263 m.
- 9) Arne Lind, Västerås FK, 4.190 m.
- 10) Lennart Kjellgren, Örebro BFK, 4.138 m.

LAG:

- 1) Stockholms Segelflygklubb lag I (Björn Andersson 8.850, Tage Löf 5.350, Sigurd Larsson 4.300) = 18.500 m.

2) Linköpings FK (Österdahl 6.450, Norrbom 5.500, Ekrnfelt 2.950) = 14.900 m.

3) Västerås FK lag I (Nordholm 5.584, Uppgren 4.263, Lind 4.190) = 14.037 m.

4) Borlänge-Domnarvets FK (Walle Forsslund 6.500, Arne Forsslund 3.850, Dahlström 3.325) = 13.675 m.

5) Halle-Hunnebergs FK (L. Ohlson 2.975, Ahman 2.825, Pedersen 2.250) = 8.050 m.

6) SSFK lag II (Henriksson 2.800, Bo Holmberg 2.795, Ake Larsson 2.450) = 8.045 m.

7) Karlskoga FK lag I (Ekelöv 3.125, Philip 2.725, T. Johansson 2.025) = 7.875 m.

8) Stockholms flygklubb (Harry Andersson 3.080, Wassgren, 2.600, Aidenheim, 1.370) = 7.050 m.

9) Västerås FK lag II (Erik Pettersson 2.800, Sune Olsson 2.130, Madberg 1.465) = 6.404 m.

10) SSFK lag III (Erik Andersson 2.110, Kreuger 1.925, Lilja 1.650) = 5.685 m.

11) Norrköpings FK lag I (Ekman 1.855, Rune Larsson 1.841, Kipp, 1.660) = 5.356 m.

12) Norrköpings lag II (Lindgren 1.650, Sellgren 1.650, Thorsten Andersson 1.200) = 4.500 m.

13) Karlskoga FK lag II (Tollstoy 1.400, Aldrin 1.250, Palmquist 1.250) = 3.900 m.

14) SSFK lag IV (Wikström 1.350, Tage Peterson 1.150, Per Johansson 1.065) = 3.565 m.

15) Karlskoga FK lag III (Idon Pettersson 1.200, Arne Eriksson 1.525, Juern 575) = 3.300 m.

Tiden är inne för spurtan! Wicanderska vandringspriset, d:o tusenlappen och femhundringen samt FLYG:s vandringspokal för bästa individuella notering vinkar...



GOTLANDS FLYGKLUBB var tiden 30 juli—10 aug. värd för en glidflyginstruktörskurs på Visby flygfält med 13 deltagare från hela landet. Den äldste var 48-årige Clas Löwgren från Sunne (med nr 44 på A-diplomet) och den yngste 18-åriga Yngve Hansson från Malmö. Chef för kursen var försteinstruktör Nils Cassel och biträdande lärare gotlänningarna segelflyginstruktör Gösta Falck. Klubben stöddes på olika sätt av Angfartygs AB Gotland och överste Berggren på A7. — På bilden här ovan en stor del av eleverna jämte några klubbpampar.

Det finns nog kvar så pass mycket termik att det går »fylla på» med en tredje man i de klubbar som vet att de hittills endast har två höjdflygande medlemmar! Ett lag består av tre flygare!

Svenska flygvapnets moderna seriekamera Ska 5 är en god representant för ROSS militära tillverkningar.

ROSS AKTIEBOLAG · GÖTEBORG



Segelflyg-FM i Finland

Som bekant hade Finlands flygförbund utfärdat inbjudan till Sverige och Ryssland att delta i internationella segelflygtävlingar i Jämijärvi under veckan 22-28 juli 1945. Från Sverige ingick omgående svar med löfte om deltagande, men då ryssarna ännu i mitten av juli inte låtit höra av sig blev hela evenemanget inställt. Kanhända kan tävlingen gå nästa år och då hoppas vi dessutom få hälsa deltagare från Danmark och Norge välkomna i Jämijärvi.

I stället för den internationella tävlingen anordnades nu för första gången det

finska mästerskapet. På basen av de resultat som uppnåtts i träningslägren och tidigare prestationer hade nedanstående 8 personer kallats att kämpa om mästerskapet: flygmästare J. Norola, ekonom P. Tarkkonen, ingenjör K. Temmes, kemigraf N. Katajainen, flygmästare L. Heikinaro, trafikflygare V. Westermark, flyglärare E. Jääskeläinen och löjtnant L. Poppius.

Under hela tävlingsveckan rådde tyvärr det mest utsökt urusla segelflygväder med regn i strömmar och den berömda braktermiken i Jämijärvi lyste med sin frånvaro. På grund av detta måste en av tävlingsgrenarna, hastighetstävlingen över en triangelbana, strykas, och mästerskapstävlingarna kom därför endast att omfatta höjd- och tidsflygning.

På grund av bensinbrist fick bogserplanerna inte användas och starterna skedde därför med vinsch, vilket självfallet bidrog till att resultatnivån blev rätt låg. Det förtjänar omnämnas att av 41 starter endast 4 ledde till någorlunda hyggligt resultat.

Utgången av tävlingarna blev:

- 1) K. Temmes, Polyteknikernas Flygklubb, 421 poäng, finsk mästare;
- 2) L. Poppius, Finlands Flygförbund, 413;
- 3) V. Westermark, Aerobolagets Flygklubb, 365;
- 4) E. Jääskeläinen, Finlands Flygförbund, 248.

Höjdvinster: K. Temmes 3.080 m, L. Poppius 1.990 m, V. Westermark 1.680 m, E. Jääskeläinen 940 m.



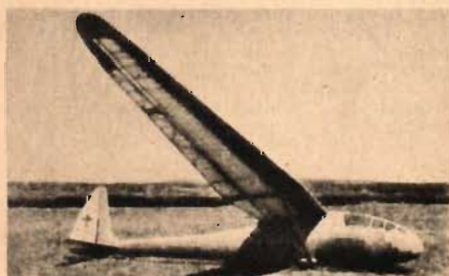
På vänstra bilden ses deltagarna i de finska mästerskapstävlingarna i segelflyg 1945. Fr. v. Poppius, Norola, Heikinaro, Westermark, Jääskeläinen, Katajainen och segerraren Temmes. (Pojken allra längst t. v. hör ej till.) — Här ovan »Poppes» (t. v.) och Temmes i samtal före en start.

Tid: L. Poppius 3 tim 34 min, E. Jääskeläinen 2 tim 23 min, V. Westermark 2 tim 17 min, K. Temmes 1 tim 53 min.

Segerraren Temmes är född i Brahestad 1919 och anställd som ingenjör vid Statens Flygmaskinsfabrik. Sin segelflygarbana började han som 16-åring i Vasa och C-diplomet erövrade han 1938. Han har flitigt deltagit i byggnadsverksamheten och har över 1.500 byggnadstimmar bakom sig. Om sin segerrika flygning har ingenjör Temmes berättat:

— Jag kopplade loss på 200 m höjd och fick genvast tag på en blåsa och efter en stund hittade jag en annan. Men termiken var svag, stighastigheten var ofta bara ½ m/sek. Jag flög hela tiden i moln. När höjdmätaren stigit till 3.000 m var hastighetsmätaren frusen och batteriet till den elektriska girindikatorn sadde upp kontraktet. Jag kände att planet befann sig i ett onaturligt läge. Efter en stund lyckades jag ta mig ut ur molnet. Det ösregnade och sikten var skral men jag fann ändå vägen tillbaka till fältet.

Efter tävlingarna försiggick en uppvisning i segelflygning, och till den hade några officerare från den allierade kontrollkommissionen infunnit sig samt dessutom som hedersgäster Sveriges flygattaché i Helsingfors, major Sparre, och de svenska segelflygarna Birger Nilsson och Olof Barkman. P. S. J—n.

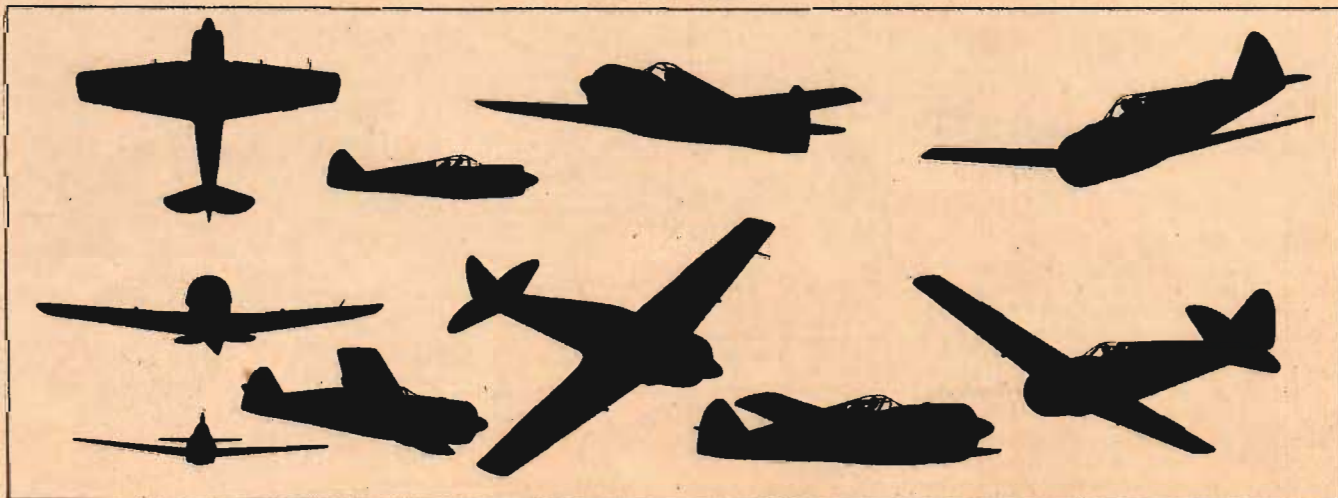


ROTTER "KARAKAN" (Ungern)

Diplomingenjör Ludwig Rotter konstruerade 1933 detta högvärdiga och konstflygdugliga segelplan. Med »Karakas» utförde Rotter — Ungerns förste segelflygare av internationell klass — de första termik- och molnflygningarna i detta land.

»Karakas» spännvidd är 20,00 m, längden 7,97 m och höjden 1,76 m.

KLIPP HÄRI





FLYG-44 F-segrade i SM

Halmstads flygklubb arrangerade "bästa SM hittills"

Halmstad flygklubbs modellflygsektion har man då och då hört talas om som en av vårt lands främsta på tävlingsbanan. Nu kan förvisso tilläggas att den på ett utomordentligt sätt motsvarat sitt goda anseende även som tävlingsarrangör. Söndagen den 19 augusti stod nämligen klubben i samråd med KSAK som värd för sin första störtävling, 1945 års SM i modellflyg, med 128 anmälda deltagare och 206 modeller. En del av de anmälda från de 24 klubbarna uteblev förstas av olika anledningar, men att Vingarna skulle lysa med sin frånvaro väckte nog en viss förvåning. SM är i alla fall SM, även om det för en gångs skull råkat hanna i södra Sverige.

Det åttonde SM:et blev det största hittills och då allting klaffade perfekt i det bästa tänkbara vädret (som en modellflygtävling för en gångs skull gynnades av) hade tävlingsledaren Bertil Dahlqvist och KSAK:s nedreaste ing. Déranz all anledning att se belåtna ut när det hela var över. Ja, dvs. de tävlande såg då sannerligen inte lessna ut de heller och sparade inte på komplimanger i stället med: »Det bästa SM hittills».

Tävlingarna ägde rum på F 14:s flygfält, som dess chef, överstelöjtnant Christian Nilsson, ställt till förfogande inklusive ett stort uppbyggd av sina gossar, som skötte tidtagningen på ett förtjänstfullt sätt. Även för inkvartering och utspisning svarade flottiljen. Chefen sågs även spankulera omkring på fältet under nästan hela tävlingen och med största intresse ta del av vad som bjöds av god modellflygning.

För att börja från början kan omtalas att av titelförvararna tre ställde upp, nämligen Erik Olsson från Bjuv i klass S 1, Helge Eliasson från Göteborg i klass G 1 och Karl-Erik Landegren, Västerås, i klass G 2. Gunnar Nygren, Sandviken (S 2) och Sven Åke Theder, Karlsborg (F), hade anmält förhinder.

Endast Landegren lyckades försvara sin titel och var inte nöjd därmed utan lade helt fräckt beslag på göteborgarens också i den andra klassen. Efter första perioden låg Landegren tvåa i båda klasserna med Jan Nathorst-Westfelt och Eliasson före sig. I G 2 var göteborgarens tid 8,42 minuter medan Landegren noterade 6,48 min. I andra perioden gick Landegren upp till ledningen i båda klasserna, vilken han behöll tävlingen ut.

Bjuvs Erik Olsson, titelförvarare i S 1, hade en svart dag och misslyckades kapitalt men skåningarna, som inte alldeles brukar

ge sig, hade tydligen utsett den icke alldeles okände Terje Larsson från Malmö att reparera skadan något så när med en andra placering. Mästaren, Kurt Sandberg, Borås, låg bra till tävlingen igenom. I sin första start noterade han 13,23 min, även om Karl Lindehov från Varberg i denna period noterade tävlingarnas längsta tid på 19,55 min. En halmstadare vid namn Curt Olof Svensson blev visserligen periodsegrare i andra omgången med Terje Larsson på andra plats, men boråsaren kom igen och fastställde slutresultatet till sin fördel.

I S 2 tog Halmstads Sven Rågvall ledningen i första perioden genom att notera tiden 19,18 min, närmast följd av klubbkamraten Christensson, som hade något över 19 min. Andra periodsegraren bemfördes av Ove Meissner, Bjuv, med tiden 5,56. Meissner, som av någon anledning sumpat första starten, gjorde sedan ytterligare en i tredje perioden på närmare 5 min och fick nu sällskap av sin klubbkamrat Karl Blom, som anlände till tävlingarna nästan just som det var tid att avblysa dem. Med blott några sekunder satte emellertid Rågvall stopp för de båda »bjuvsingarnas» fruktade framfart och gav Halmstad ett SM-tecken — som de så säkert är värda.

F-klassen var en synnerligen lam tillställning. Av de 8 anmälda ställde knappt halva antalet upp. Dessa sågs göra många ypperliga trimningsstarter men när det väl kom till kritan var det som bortblåst med rutinen på detta område. Kjell Andersson överraskade med att ta ledningen i första perioden, skötte sig sämre i andra — då Tore Haglund från Hofors stack emellan — men kom igen i tredje och vann med sin FLYG-44.

Som helhetsintryck av tävlingarna får sägas att de gingo mycket väl i lös. Tack vare det stora antalet tidtagargrupper behövde det ej bli några dröjsmål, utan deltagarna kunde genomföra sina flygningar i god tid inom de olika perioderna.

Första perioden var rik på tuffflygningar. En stundtals ganska kraftig termik kunde då märkas och resulterade i att åtskilliga flygningar översteg maxtiden 6 min.

Efter tävlingarna förrättades prisutdelningen av överstelöjtnant Nilsson. Prissamlingen var sannerligen inte i minsta laget, så flottiljchefen hade mycket att göra. Inte mindre än 15 pris i varje klass delades ut plus en del andra saker, såsom »ågtrostpriser» och allt vad det hette fjätte lagprisen. Överstelöjtnant Nilsson tackade därefter deltagare och funk-

Längst t. v. tittar ing. Déranz närmare på Tore Haglunds säregna F-modell. — I mitten samtalar F 14-chefen överstelöjtnant Christian Nilsson med SM-tävlingsledaren Bertil Dahlqvist. — Härövan den rikligt tilltagna prissamlingen.

tionärer samt utbringade ett leve för pristätagarna. Ing. Déranz framförde till slut tävlingsledningens tack till flottiljchefen.

Ge-Pe.

SM-resultat:

Klass S 1: 1) Kurt Sandberg, Borås, 4,40,6; 2) Terje Larsson, Malmö, 4,22,1; 3) Sture Sandberg, Östersund, 4,9,4; 4) Curt-Olof Svensson, Halmstad, 3,54,2; 5) Göthe Andersson, Höör, 3,52,4.

Klass S 2: 1) Sven Rågvall, Halmstad, 4,22,3; 2) Ove Meissner, Bjuv, 4,16,1; 3) Sven-Erik Christensson, Halmstad, 4,6,3; 4) Ingemar Johansson, Göteborg, 3,44,1; 5) Leif Andersson, Göteborg, 3,36,8.

Klass G 1: 1) Karl-Erik Landegren, Västerås, 2,6,5; 2) Jan Nathorst-Westfelt, Borås, 1,53,2; 3) Karl Erik Svensson, Linköping, 1,25,1.

Klass G 2: 1) Karl-Erik Landegren, Västerås, 3,30,3; 2) Helge Eliasson, Göteborg, 2,35,4; 3) Folke Åkerman, Västerås, 39,8.

Klass F: 1) Kjell Andersson, Höör, 1,13,2; 2) Tore Haglund, Hofors, 1,7,8; 3) Kurt Nilsson, Halmstad, 22,3.

Lagtävlingen: 1) Malmö, lag I, 6,55,3; 2) Göteborg, lag I, 6,51,5; 3) Bjuv, lag I, 6,35,8; 4) LEN, lag I, 6,15,5; 5) Göteborg, lag III, 5,43,3.

"BANANEN" VANN två klasser i Västerås

I samband med Västerås flygklubbs tioårsjubileum söndagen den 19 aug., ordnades modellflygtävlingar på Johannisbergs flygfält med 80 deltagare från 13 klubbar. De väntade goda resultaten uteblev emellertid, emedan vädergudarna inte var på bästa humör. Tävlingen gick i två kvalificeringsomgångar, varefter ungefär hälften av deltagarna sällpades från till finalen.

Den första försöksomgången avverkades redan på lördagseftermiddagen. Det var ganska lugnt och stilla i luften men fältet visade sig vara rätt förridskt med »fallgropar» lite här och där, varför tiderna blev ganska slätstruktura. I största segelklassen flög »Bananen»

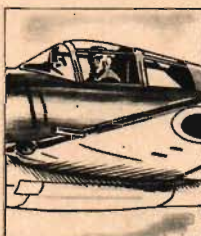
KLIPP HÄR!



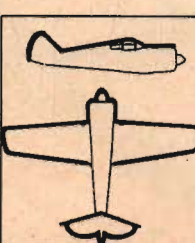
FFVS J 22

Svenskt, ensitsigt jaktflygplan. MOTOR: 1 st 1.050 hk STWC-3 (P&W »Twin Wasp»), 14-cyl luftkyld stjärnmotor. SPÄNNVIDD: 10,0 m. LÄNGD: 7,8 m. HÖJD: 2,9 m. VINGYTA: 16,0 m². VINGBELASTNING: 176 kg/m². TOMVIKT: 2.020 kg. FLYGVIKT: 2.815 kg. MAXHAST.: nära 600 km/t. TOPPHÖJD: —

FLYGSTRÄCKA: BEVÄPNING: J 22A, 2 st. 13,2 mm och 2 st 7,9 mm ksp; J 22B, 4 st 13,2 mm ksp. TILLVERKARE: Flygförvaltningens Flygverkstad, Ulvsunda, samt CVA, Arboga.



J 22 har långt fram placerade korta vingar med avhuggna vingspetsar. Kroppen har svagt buktig undersida samt svagt »knäckt» övergång mellan kroppens undersida och sidrodret. Relativt hög infälld kabin och starkt slutande



bakkropp. Ganska spetsig fena med kraftigt lutande framkant och avrundad bakkant. Stabilisatorn har pilform framåt, avrundad bakkant med urnupen stabilisatorrot. J 22 förekommer med två sorters



spinners, en halvspinner som endast täcker halva navet samt en betydligt större typ, som går bakom propellerbladen. J 22A har endast två utskjutande vingvapen medan J 22B har 4 st ksp som går avsevärt framför vingens framkant.



längst med omkring 4 min, men sedan var det ett ganska långt hopp till närmaste man. I S 1 var det lite jämnare i toppen. Sven-Olle Ridder ledde på drygt 3 minuter följt av tre mannar, varav den siste hade sju sekunder sämre tid. I motorklasserna var det hopplost skralt med tiderna, men i F-klassen friskade Bananens »Hunlan» på värre med lite över två minuter trots endast 20 sekunders motortid.

På söndagsmorgonen fortsatte tävlingarna med andra försöksomgången. Hotfulla moln hängde över fältet men solen tittade fram då och då, varför termikanslutning ansågs möjlig. Därav blev emellertid lutet och det var med nöd och näppe man orkade över fyra minuter. Både »Bananen» och »S-O» säkrade sina placeringar med ytterligare var sin 4-minutersflygning men Rolf Johansson från Solna började hota i S 1 och i S 2 hade K. E. Karlsson, Cumulus, knappat in på »Bananens» försprång. Strax innan perioden slutade orkade molnen lite hålla igen längre utan försökte sig på att dränka allt inom räckhåll.

Kl. 13 började de stora uppvisningarna och som en del av dessa ingick finalen i modellflygtävlingen. Det var meningen att det skulle startas på kommando, men högtalarna fungerade inte. Över 100 starter skulle forceras på tre kvart och naturligtvis blev det en ganska rörig tillställning. Kärrorna »jazzades» och skar härs och tvärs, linorna korsade luften och svordomar baglade. Både för »Bananen» och »S-O» gick det åt pipan. Den senare åkte ned till tredje platsen men »Bananen» vann av gammal vana. Gunnar Ridder, »S-O»s bror, gjorde en bra sista flygning i S 1 men förmådde ingenting mot solnapojken Rolf Johansson, som suveränt tog hem klassen efter en fin final. Detta var hans första framgång efter två års modellflygande och denna kommer säkert inte att bli den sista. I S 2 stannade Gumulus-Karlsson kvar på andraplatsen på dagens näst bästa tid. »A coming man» förliss.

»Hunlan» ville inte komma riktigt högt upp i sista starten, varför tiden blev rätt dålig — sluttiden var dock inte så oöly. Denna »Bananens» fula men ettriga lilla tingest blev mäkta populär bland västerås-publiken och drog t o m till sig större uppmärksamhet än vad segelflygarnas formationsflygningar gjorde.

I lagtävlingen visade sig hemmaklubben ha det bästa laget med den sammanlagda tiden 979,3 sekunder. På andra plats kom »S-O» & »Bananing corporation» med 854,9 och på tredje Danderyds flygscouter med 752,9 sekunder. L.

De bästa resultaten blev:

Klass S 1: 1) Rolf Johansson, Solnaeskadern, 2.51,7; 2) Gunnar Ridder, Vingarna, 2.33,4; 3) Sven-Olof Ridder, d:o, 2.27,2.

Klass S 2: 1) Rune Andersson, Vingarna, 3.11,2; 2) K. E. Karlsson, Cumulus, 3.05,8; 3) Jack Svensson, Eskilstuna, 2.45,0.

Klass G 1: 1) Bengt Leo, Västerås, 1.22,9.

Klass G 2: 1) Nils Akerman, Västerås, 0.41,0.

Klass F: 1) Rune Andersson, Vingarna, 1.30,6.

GULDHÖJD TILL SKÄNKS

Forts. fr. sid. 13

Brömsarna ut — det var fortfarande kallt och han kände behov av mänskligt sällskap, som han inte kunde finna på fyratusen meters höjd.

Snart nog var höjden tusen meter. Under ett moln låg en Weihe och kurvade. Stefan flög bort i Weihens närhet och yvdes över att han i Baby varit på höjd medan Weihen låg där och skrapade i molnkanten.

Resten av de fem timmarna förflyt utan spännande moment, ibland under molnen och ibland några hundra meter uppe i dem. Någon lust att åter betvinga de stora höjderna hade Stefan inte mer för dagen.

Efter fem timmar och trettio minuter gjorde han ett sista slag på Berget och landade på platån. Han kände sig som en gammal uv. Mätte han nu bara få tillfälle att snart göra sträckprovet!

Och för Stefan Alm gick så dagen, till en början på darriga ben och med tilltagande ömhet i baken, under de ljusaste drömmar om långflygningar och initierade svar på kamraternas beundrande och smått avundsamma förfrågningar om flygning i moln.

Christian Barr.

JC-10 är beteckningen på ett litet sportflygplan som byggts och konstruerats av medlemmarna i Versailles flygklubb. Planet har kabin och en 40 hk, 2-cyl. Hochet Menginmotor. Spännvidd 6,56 m, längd på 4,88 m, tomvikt 207 kg, maxhast 176 km/t, 1000 m höjd och landningshast 51 km/t.

Nya impulser



Vi sträva efter färg och form i hemmen. För att nå det målet eftersätta vi aldrig kraven på praktisk användbarhet av en möbel. Även priset är en faktor att räkna med. Allt detta gör det till ett sådant nöje att se OTTERSTRÖMS stora urval kvalitetsmöbler. Ett besök ger nya impulser, och vad mera — vi veta att Ni finner Edra önskemöbler!



Hantverksgatan 27—29, Halmstad.

Telefon 3898

STOPP

HAR NI SETT
KATALOG.
INSÄND 20

VÅR NYA
OM INTE.
ÖRE I FRIM.

KOLBY & LARRET

HANNGATAN 20 LINNEÖPING

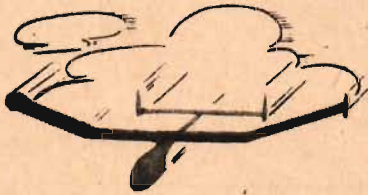
Firman med de aktuella modellerna.

MODELLBYGGARE



Se hit!

Bygg säsongens succémodeller!



»PILOT.» Spv. 700 mm. En utmärkt välflygande nybörjarmodell i klass S:1, som är lätt att bygga och trimma. — Byggsats med färdiga spryglar och kropp, lister, plywood, lim och ritning etc.
Per byggsats Kr. 2:35



»ÖRNUNGEN.» Spv. 870 mm. Ny succémodell i förstklassig byggsats med kontursågade spryglar och kropp, ritning, lim etc.
Per byggsats Kr. 4:50



»BANTAM.» Spv. 1.000 mm. Ett av Sveriges mest byggda modellplan. Har den bästa tänkbara flygförmåga. Byggsatsen innehåller alla delar utsågade. Ritning, lim etc. medföljer.
Per byggsats Kr. 4:75

Glöm ej rekvirera vår katalog: den innehåller allt vad modellflygaren behöver. Sändes mot 20 öre i frimärken.

SVEN E. TRUEDSSON

MODELLFLYGINDUSTRIN - MALMÖ 9

Sänd mot postförskott + porto:

.... st. Pilot st. Bantam st.

Örnungen st. Katalog.

Namn

Adress Flyg 18/45

MUSTANGER KLIPPTE...

Forts. fr. sid. 10

Örebro, Stockholm, Borlänge, Västeråsklubben och F 1 hade nämligen mött upp för att tampa i en tävling i bedömningslandning på viss bestämd tidpunkt. Tävligen vanns av modellflygaren Göran Lindholm från Örebro, som landade så gott som mitt på märket. En sådan herre som Nordholm fick klart se sig slagen av Walle Forslund från Borlänge och specialisten på sådana här saker, »Flygarläse» från SSFK, hade inte heller någon chans.

En Fi-1:a hade hamnat på fältet och naturligtvis måste Olow vara i faggorna. Och se där var han — upp genom luften och en hissnande uppvisning i den vanliga olowstilen, som kunde få publiken att slå råbandsknop på halsen. Looping på looping och hjulning före landningen. Puhuh, sa folket...

Johannisbergs flygfält är stort som ett atlantflygfält och särskilt Ekenstam blev alldeles röd av ilska att se sådant slöseri med mark — skaffa en »Lärka», så landar man på en femöring. Den kärnan var igång under hela uppvisningen. När den inte visade enastående prov på sin skicklighet att bogsera upp segelkärvar förbryllade den både sakkunnigt och oinitierad med sina konster i luften. En lekman följde med upp, fick spaka själv — och ändå flög kärnan. Lekmannen blev beordrad att köra spaken i magen och överstegna planet, men det var tji... Lärkan bara liksom stannade i luften, flöt igenom och hängde sedan i slotsen som en humla.

Formationsflygning är ett omtyckt nöje särskilt med segelplan. Kranichen i täten med en Weihe på var sin sida höll ihop riktigt bra och särskilt den avancerade landningen med hjulning fick publikum att tappa andan av förtjusning.

Uppvisningens spex — ett sådant måste naturligtvis vara med på en fin uppvisning — knep emellertid poängen för dagen. En västeråsare skulle visa hur det går till när man flyger »staket» — G9 — i frack och hög hatt. Hur det nu var kom »fel» gubbe upp i kärnan, den »riktige» hade kommit på efterkälken, och visst blev det en uppvisning. Den gamla G9:an krängde som ett skepp i storm, upp och ned gick det. Kärnan med den »okände» kom i alla fall ned så småningom, helskinnad, och roligt hade man...

Man hade knappt skrattat färdigt, då man fick dra hatten över öronen — två J 22:or lågsniffade över huvudet på en. Vips var de borta och låg i brant stigning rakt upp, touchade några molnslingar och sedan rakt ned igen mot publiken. Ett par minuters underhållning och publiken var alldeles utpumpad — av spänning och förtjusning. Vi som är vana vid sådana här saker tog det mera lugnt, men när ett par Mustangar kom vrålande i en tryckning ner mot fältet, tog upp och rollade, då isade det längs ryggraden... Så var det tyst och stilla ett tag igen, men man hann inte pusta ut, förrän de var där igen i en lågsniff — rena rama gräsklippningen — och så borta.

Fortsättningen var litet fridfullare. Uppstigningar med olika segelflygplan gjordes, men det var för lågt i tak för några intressantare saker. Så småningom var det dags för prisutdelning för dagens tävlingar och flygdir. Söderberg passade samtidigt på att tacka både publik och medhjälpare

för det stora intresse de visat för denna sak.

På kvällen samlades man till jubileumsfest på Stadshotellet, och där fick minnena tala. Många var det där, som mindes den första tiden, då flygklubben såg dagens ljus, då första glidkärnan tog de första skuttarna, då man fick den första segelkärnan. Finns det något roligare än att berätta gamla minnen...

Vid jubileumsfesten överlämnades Västerås flygklubbs förtjänstplakett i guld till expeditörsföreståndare Harald Carlsson, ingenjörerna Sven Widengren, Fred Nordholm och Alfred Aue samt fanjunkare Gösta Magnusson och fabrikschef Erik Landegren. Förtjänstplaketten i silver tilldelades redaktionssekreterare Gunnar Ljungquist, flygingenjörerna Åke Barre och Eric Engstrand samt greve Diedric Cronstedt, trädgårdsmästare Ragnar Eriksson och ingenjör Ragnar Kullgren. Medaljörernas tack framfördes av redaktör Ljungquist.

Löwen.

Två bra böcker från HERMODS

Alla vi flygintresserade, som väl i allmänhet strävar efter att lära oss mer och mer om flyget, har fått en god hjälp av Hermods korrespondensinstitut, som startat två helt enkelt ypperliga kurser. Den ena heter Flygplanlära I och den andra Flygplaninstrument.

Den förstnämnda är författad av civilingenjör Bertil Björkman på ABA och ger oss allt tekniskt om själva flygplanen på ett bättre och överskådligare sätt än någonsin tidigare. Efter en allmän redogörelse för olika slag av flygplan, deras karakteristika och indelning i olika konstruktionsgrupper går författaren in på detaljerna i flygplanets skrov, vingar, landningsställ, motoraggregat och övrig motoranläggning, styranläggning, hydraulik och pneumatik, elanläggning, instrument- och radioanläggning, övriga anläggningar samt inredning. Det finns massor av guldkorn för den vetgirige och kursen är en utmärkt grundval för blivande flygmekaniker.

Den andra kursen om flygplaninstrument är författad av chefen för ABA:s instrumentverkstad ingenjör Olof Carlstein samt civilingenjör Sven Malmström och är även den utomordentligt överskådligt och lättfattligt utarbetad. Det är nog så, att vi lite var alltid tyckt att flygplanens instrumentering, dess sinnesorgan alltså, varit mycket svåra att förstå både ifråga om konstruktion och arbetssätt. Men den svårigheten troligen Hermods nya kurs mycket lätt bort, ty genom den är det faktiskt lätt att lära sig både hur de olika instrumenten är byggda och hur de arbetar.

Båda kurserna är på känt hermodsmanér uppdelade i mindre avsnitt och efter varje avsnitt följer ett antal frågor, baserade på det kapitel man just lärt sig. På så sätt kan man ju lätt kontrollera, om man uppfattat allt riktigt.

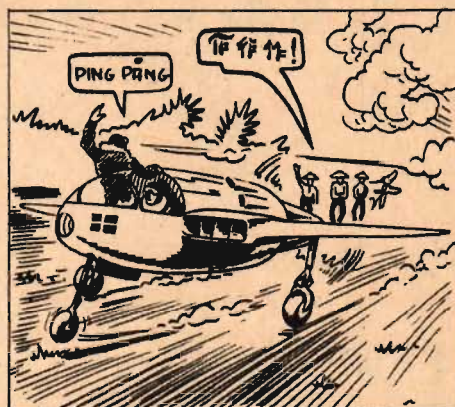
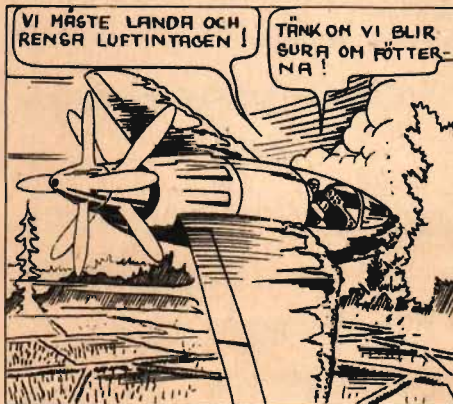
De nya kurserna rekommenderas till alla kunskapsstörstande ynglingar.

ÖRNUNGEN flyger jorden runt



TEXT AV
MAJOR H. VICTORIN
En ABA-serie

Efter en dramatisk räddning av en portugisisk mekaniker måste Nord nödlanda på en slingrande väg i en ravin. Sedan portugisen satts på gör Nord en spännande start och efter en stunds flygning kommer det svenska flygplanet i världsflygtävlingen in i ett moln av gräshoppor, som fastnar överallt — särskilt i förgasartaget...



FINSKA BOMBENS...

Forts fr. sid. 23.

ansträngande för besättningarna, särskilt som de ryska planen oftast blev utsatta för de ryska jaktplanens och luftvärnets eld.

Finnarnas bombplanmateriel hade under kriget undergått en ständig förnyelse. Efter vinterkriget användes de utmärkta Bristol »Blenheim». Deras ringa bombblast, låga marschhastighet och svaga beväpning tvang finnarna att skaffa modernare plan. Då de egna fabrikernas produktion var begränsad måste man ty sig till utländsk materiel, alltså tysk. På den finska luftfronten uppenbarade sig snart Dornier Do 17Z och senare Junkers Ju 88 A-1 och A-4. Dessa nyanskaffningar innebar en kändbar förstärkning. Dessutom torde finnarna ha iständsatt en del krigsbytesmaskiner och använt dem för bombing.

Den nya materielen ställde utan tvivel vissa fordringar såväl på den tekniska som den flygande personalen. Det tog sin tid att grundligt lära känna de nya typerna. Jämfört med t. ex. Bristol »Blenheim» är Ju 88:ans invecklade apparater en sak som man inte lär sig känna på en dag eller två. Även markpersonalen hade mängen svår nöt att knäcka innan allting löpte som smort. Men krigsläget lämnade alltid finnarna tillfälle att grundligt studera sin nya materiel medan flygverksamheten var ringa eller av underordnad betydelse.

På grund av de sovjetryska jaktplanens och luftvärnets energiska verksamhet har

de finska bombflygarna fått uppleva mycket som låter en ana svårigheten i den uppgift de ställdes inför. Utom under trättan i slutet av kriget använde sig finnarna nästan aldrig av massinsats och de få finska bombplanen var oftast hårt ansatta. Strid med överlägsna jaktförband, kraftigt och välriktad luftvärnseld och kamp mot vidriga väderleksförhållanden var dagligt bröd för det finska bombflyget.

Jaktflygarna vinner lättare erkännande än andra flygare. Deras framgångar är klara och obestridliga. Annat är det med bombflygarna. Den finska försvarsmaktens överbefälhavare har noga följt med sina bombflygares verksamhet och belönat några av dem med det högsta hederstecknet: Mannerheimkorset. Följande bombflygare har erhållit denna höga utmärkelse: flygmästare Salminen, löjtnant Winqvist, flygmästare Oksala och major Ek, vilken senare nu är finsk flygattaché i Stockholm.

KLM SNART ÅTER...

(Forts. fr. sid. 9.)

affärer i blomsterlökar, ost, smör eller vad det nu kan vara.

I militär regi flyger också KLM-piloter nu mellan Holland och England men det torde väl inte dröja så länge, förrän det första civila trafikplanet lämnar Schiphol med London som mål.

Holländarna var länge ett av världens största sjöfarande folk. När skeppen fick vingar, föddes mycket snart den verkliga

flygande holländaren. I dubbel bemärkelse f. ö. Ty allt flera holländska flygplan dånade fram i alla världens lufthav och holländska folket blev ett flygande folk i större utsträckning än kanske något annat.

Vi svenskar kan vara lika stolta över vårt ABA som holländarna över sitt KLM men ännu dröjer det nog ett tag, innan vi i gemen blir lika flygsinnade som holländarna. De har för länge sedan fått flygandet i blodet. ABA-planen går fullsatta till sista plats nu i dessa planbristens tider. Må de göra det även när Aero transports flygplanbehov blir mättat. G. K.

FANTASTISKT...

Forts. fr. sid. 7.

ten igen och insätts i ett för japanerna mycket överraskande anfall nära Pangoon på juldagen, varvid 26 japanska plan sköts ned.

Andra laster, däribland 6 ton dammfilter för de mekaniserade styrkorna i Afrika och bl. a. insektpulver och utrotningsmedel mot ohyra till general Stilwell på den kinesiska krigsteatern. Vid återflygningarna utgjordes lasten av rågummi, innan den amerikanska tillverkningen av syntetiskt gummi hade kommit igång på allvar. Andra viktiga material var beryllium och glimmer. En annan Clipper hade med sig tillbaka eldröret och slutstycket till den tyska 88 mm pansarvärnskanonen, så att dessa detaljer kunde studeras av arméns materialprovvningsanstalt i Aberdeen, Md, USA, och arméns artilleriexperter. G. Kr.

Göteborg

GYNNA och
REKOMMENDERA

Arnolds Conditori

DROTTNINGGAT. 29 Tel. 17 63 62

• Militärer äro alltid välkomna å •

NOSTRUM

KONDITIONER och LUNCHRESTAURANT
Östra Hamngatan 12

DÄR VI ÅTA GOTT OCH BILLIGT!
Öl och porter till smörgås Tel. 13 37 78

Halmstad

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

Danska Konditoriet

Storgatan 37 - HALMSTAD - Telefon 6 60

• Beställningar emottagas tacksamt •

Hälsingborg

Återvinn hälsa genom CHIROPRACTIC

Mottagning varje helgfri dag kl. 11—3.
Månd., onsd. och fred. kvällar kl. 5—7.
Drottninggatan 3, Hälsingborg. Tel. 163 64
D:r C. Peterson, Chiropractor.

Linköping

Martin Ängquist A/B

FÄRGERI- & KEMISK TVÄTT
Storgatan 34, Linköping

Telefoner:
Kontoret 20 47, Affären 2 07, Fabriken 23 66

GULDÉNS MÖBELAFFÄR

(Nils O. Guldén)

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

Rekommenderas!

FLYGARE!

Vänd Eder till
Malmslätts Nya
Cigarr- & Diverseaffär
Telefon 1 01

Linköping

GEORG NILSSON

MALMSLÄTT

KOPPAR- & PLATSLAGERI

• Telefon 50 •

Alla till yrket hörande arbeten utföras
omsorgsfullt till lägsta priser

Albin Fransson

MALERIFIRMA - Malmslätt

Tel. Malmslätt 28, 127

Verkmästare Gösta Franssons bostad
Tel. Malmslätt 1 62

Malmö

FLORINS

JÄRN-, VERKTYGS- OCH
BOSÄTTNINGSAFFÄR

Södergatan 7 MALMÖ
Tel. Linjevälljare: 207 60, 179 44, 158 55
Bostaden 524 88
Rekommenderas

Partille

Partille Elektriska Reparationsverkstad

PARTILLE

Tel. Partille Verkstaden 81, Bost. 144

•

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

Stockholm

BROMMACENTRALEN

Riksböygagen 2 Tel. 20 29 46
(Hörnet av Drottningholmsvägen.)

Försäljning av: Radio, El artiklar, Sport,
Cyklar. Reparation av: Cyklar, alla slags
elektr. artiklar, radioapparater (alla mär-
ken) repareras. — Förstklassigt arbete
garanteras. Mångårig praktik. Innehavare:
R. Stephan. Obs! Ny ägare med friska
takter.

Målerifirma

S. V. MELLERSTIG

utför allt inom yrket till humant pris.

Telefon 45 34 66

Stockholm

Åbergs tapetserareverkstad och möbelaffär

Bankhuset, Värstav. 4, Spånga. T. 36 10 34.
Fillal, Bergslagsv. 147, Sundby. T. 36 11 35.

Barnvagnar - Levererar allt i Möbler -
Mattor - Gardiner. Omstoppningar och
renoveringar. Kredit ordnas.

Stockholms Lokalposttjänsts Cykelexpress

Norrullsgatan 5. Tel. 32 35 01. Utför alla
slag av körningar samt mattpiskning. Även
masslastning till ll. och fraktgods. Alla
bud utföres bra och billigt.

Bengtssons Livsmedel

Södermannagatan 20
Tel. 42 82 03

REKOMMENDERAS

M. Paulssons

MJÖLKKAFFÄR

Torsgatan 52 Tel. 33 73 84

REKOMMENDERAS

Med buss 69 från Strandvägen 1 kommer
man på 6 å 7 min. till

DJURGÅRDSBRUNN

Lunch - Diné - Supé
- Konditörsservering.
Hemtrevlig festväning
för mindre beställn.

Öppet året om. Best.-tel. 61 12 10, 62 21 91.

KRISTINA- TVÄTTEN

SAKKUNNIG
SKONSAM BEHANDLING

Telefon 52 37 66

GARNBODEN

Rindögatan 34 - GÄRDET - Tel. 67 21 84

GARNER

Dam-, Herr-, Barnstrumpor, Babykläder

Rekommenderas

Urmakare J. W. Grönbäck

Innehavare E. Gustavsson

Malmtorgsgatan 5 Telefon 11 42 11
— Grundad 1797 —

Rekommenderar välgjorda UR
Emottager alla slags ur till reparation
och verkställer uruppdagningar

Stockholm

ERIKSSONS SNICKERI

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

Självserveringen

Renstiernas Gata 22 • Tel. 43 19 25

God vällagad mat till humana priser
Gott kaffe - Goda smörgåsar

Obs.! Nyrenoverat

Ultramodern trivsamt inredning - Ny reglm

Margit Jonssons FISKAFFÄR

Upplandsgatan 71 - Telefon 30 16 84

REKOMMENDERAS

FISK, FRUKT och GRÖNSAKER

Stockholms närhet

Vallentuna Cementgjuteri

Adolf Sandgren

tillverkar och försäljer:

Cementrör, Brunnsringar, Rördelar, Träd-
gårdsurnor, Cementhåsten (grundtegel)
m. m.

Telefon Vallentuna 94

Gösta Karlssons Åkeri

Erikslund, Vallentuna

utför alla slags

TRANSPORTER

samt levererar

Matjord - Grus - Slugel - Sand

Ring Vallentuna 69

Gunnar Gustafssons ÅKERI & BILSTATION

Rekommenderas

Telefon Akersberga 47

JÄRNA CYKEL-, RADIO- & SPORTAFFÄR

Telefon 58 G. Lindman Telefon 58

Cyklar - Radio - Sportartiklar
Cykelreparationer - Rengöring - Lackering
Vinterförvaring

REELLT ARBETE LÅGA PRISER

Stockholms närhet

När det gäller håret och dess sakkunniga
vård, besök

O. T. HEURLÉN

frisersalong

Stationsvägen 4, Tureberg. Tel. 35 12 80.

SVEN HALLSTRÖM

Färsk fisk dagligen

Oljor, färger samt tekniska
varor av alla slag.

Tel. Viggbyholm 2.

KUMMELBY LIVSMEDEL

Stockholmsvägen 81

Tel. 35 06 11. ★ HELENELUND.

REKOMMENDERAS

Waldéns Skrädderiaffär

Sturevägen 41, Enebyberg. - Tel. 58 06 14.

REKOMMENDERAS.

Konditori Ekstugan

Träkvista.

★

REKOMMENDERAS

★

Tel. Träkvista 62.

Jakobsbergs Svets- & Plåtslageriverkstad

Utför alla slag av plåtslageri-, svetsnings-
samt enklare slag av smidesarbeten. (F. d.
godkänd flygplanssvetsare av såväl järn-
som lättmetall.)

Vasavägen 43

Jakobsberg.

Innehavare: S. Wennergrund. Tel. 102.

HULDA HENRIKSSONS

Bageri

Nyodlarvägen 12 - Helenelund

Telefon 35 10 91

REKOMMENDERAS

CHARLES JOHANSSON

MEKANISKA VERKSTAD
Rotebro

Utför svarvningar, fräsningar

Reparationer av alla slag

m. m. m. m.

Telefon Norrviken 3 93

Firma Anna Lindblad

Karlslund - Adelsö - Telefon 5

Rekommenderas

A. E. WESTINS Bil- & Mekaniska Verkstad

Erikslund - Postadress Ekerö

Telefon Träkvista 43

Kafé, Konditori o. Matservering

Spångaväg. 20 - Lilla Ursvik - Tel. 28 53 90

Gott kaffe

God mat

Goda smörgåsar

Musik

Hembakat bröd

Tårter på beställning

Läskedrycker, Choklad, Cigarretter

Vördsamt HANNES GILLBERG

Sundbyberg

MÖBELAFFÄR o. TAPETSERAREVERKSTAD

Fredsgatan 12, Sundbyberg.

Tel. 28 49 34

Vårt motto skall alltid vara:

»Bra möbler och bra arbeten till
billiga priser».

Söderhamn

Vid val av frisör

VÄLJ

MIMI och ROLF PETERSSONS

HERR- OCH DAMFRISERING

Söderhamn

Telefoner: Herr: 21 47 Dam: 27 77

Södertälje

Torpa Pensionat

vid SÖDERTÄLJE HAVSBAD

Öppet året om.

Tel. 320 73. 320 82.

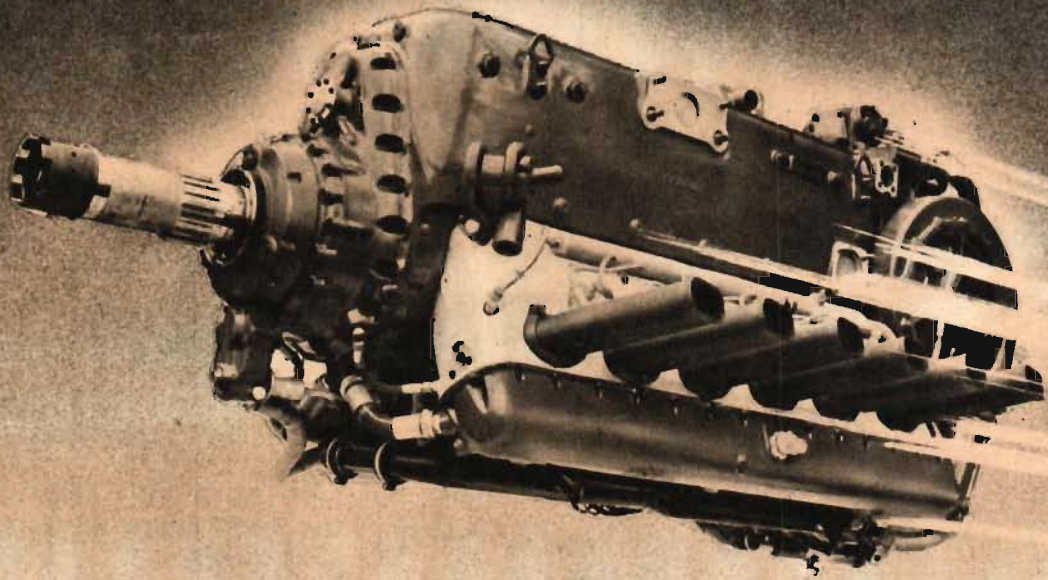
Emil och Märta Wandell

Rekommenderas!

Gynna

VÅRA ANNONSÖRER!

12-CYLINDRIG VÄTSKEKYLD RADMOTOR TYP DB 605



SVENSKA FLYGMOTOR AKTIEBOLAGET — TROLLHÄTTAN