

# Flyg

MED

SVENSK  
flygtidning



Fanjunkare Gösta Brink, F 11,  
blev svensk segelflygmästare  
1946. Stort reportage från se-  
gelflyg-SM i detta nummer.

Nr 15  
1946

SEGELFLYG-SM  
PÅ ÅLLEBERG

45 öre

I Norge 70 öre  
I Danmark 75 öre



TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET

Officiellt organ för

Kungl. Svenska Aeroklubben

Organ för

Svenska Pilotföreningen

MED



Utkommer varannan torsdag

**REDAKTION:**

Tegnérsgatan 35, 1 tr Tel. 20 33 95

Huvudredaktör och ansvarig utgivare:

Överste W. KLEEN Tel. 20 88 91

Red. Y. Norrvi » 21 03 91

Red.-sekr. S. Broman » 21 02 38

Red. H. Andersson » 21 02 38

Modellflygred. S. Salenius » 21 02 46

Danmark: Johs Thinesen, Finsens Allé 29, Odense

Finland: Per S. Jansson, c/o Federley, Mikaelsg 15 A, Helsingfors

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

**OBS!** Redaktionen ansvarar icke för insända, icke beställda manuskript.

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

**ANNOSSAVDELNING:**

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

**EXPEDITION:**

Förlagsaktiebolaget FLYGNING

Svenvägen 53 - Stockholm

**Postgirokonton: 1111.**

**Prenumerationspris:**

Helår Kr. 9: 75 - Halvår Kr. 5: -

Ahlén & Åkerlunds Fotogravyranstalt

Stockholm 1946

**VIKTIGARE FLYGFÖRBINDELSER**

Från den 15 juli 1946 tills vidare:

Fr. Aalborg	9.55 t.	Göteborg	9.35 <sup>a)</sup>
» Amsterdam	12.15 »	Köpenhamn	15.50D
» »	17.15 »	»	20.55D
» »	16.00 »	Malmö	19.25 <sup>a)</sup>
» »	17.15 »	»	20.30D
» »	12.15 »	Stockholm	17.30D
» »	16.00 »	»	21.55 <sup>a)</sup>
» Bruxelles	9.00 »	»	13.30 <sup>b)</sup>
» »	14.50 »	»	19.10 <sup>a)</sup>
» Genève	10.30 »	»	17.10 <sup>a)</sup>
» Göteborg	11.10 »	Aalborg	12.50 <sup>a)</sup>
» »	10.50 »	Köpenhamn	12.55D
» »	10.15 »	London	14.30D
» »	11.35 »	»	16.05 <sup>c)</sup>
» »	20.10 »	Malmö	21.20D
» »	8.20 »	Stockholm	10.05D
» »	13.00 »	»	14.45D
» »	20.00 »	»	21.45D
» Köpenhamn	10.15 »	Amsterdam	11.55D
» »	13.10 »	»	14.45D
» »	20.30 »	Göteborg	20.35D
» »	8.30 »	Malmö	7.45D
» »	9.30 »	»	8.45D
» »	10.30 »	»	9.45D
» »	11.30 »	»	10.45D
» »	13.15 »	»	12.30D
» »	15.00 »	»	14.15D
» »	18.00 »	»	17.15D
» »	19.00 »	»	18.15D
» »	20.00 »	»	19.15D
» »	21.30 »	»	20.45D
» »	7.55 »	Stockholm	9.30D
» »	16.30 »	»	17.40D

Fr. London	9.00 t.	Göteborg	13.00 <sup>a)</sup>
» »	15.30 »	»	19.40D
» »	9.00 »	Stockholm	15.15 <sup>a)</sup>
» »	15.30 »	»	21.45D
» Luleå	7.45 »	Härn/Sundsv	9.30D
» »	7.45 »	Stockholm	11.30D
» Malmö	8.30 »	Amsterdam	11.55D
» »	11.35 »	»	15.05 <sup>a)</sup>
» »	7.00 »	Göteborg	8.05D
» »	7.00 »	Köpenhamn	8.15D
» »	8.00 »	»	9.15D
» »	9.00 »	»	10.15D
» »	10.00 »	»	11.15D
» »	11.30 »	»	12.45D
» »	13.30 »	»	14.45D
» »	16.30 »	»	17.45D
» »	17.30 »	»	18.45D
» »	18.30 »	»	19.45D
» »	20.00 »	»	21.15D
» »	8.30 »	Paris	14.10D
» »	7.00 »	Stockholm	10.05D
» »	7.30 »	»	9.30D
» »	19.55 »	»	21.55D
» Oslo	11.35 »	»	14.00D
» »	11.35 »	Örebro	12.55D
» Paris	15.00 »	Malmö	20.30D
» »	15.00 »	Stockholm	20.15 <sup>a)</sup>
» Prag	17.00 »	»	21.50 <sup>a)</sup>
» Stockholm	9.00 »	Amsterdam	15.05 <sup>a)</sup>
» »	9.30 »	»	14.45D
» »	7.30 »	Bruxelles	14.05 <sup>a)</sup>
» »	14.30 »	»	21.30 <sup>b)</sup>
» »	8.15 »	Genève	15.10 <sup>a)</sup>
» »	8.00 »	Göteborg	9.55D
» »	10.50 »	»	12.45D
» »	18.00 »	»	19.55D
» »	9.50 »	Köpenhamn	13.00D
» »	19.00 »	»	22.35D
» »	8.00 »	London	14.30D
» »	9.15 »	»	16.05 <sup>c)</sup>
» »	17.45 »	Luleå	21.30D
» »	9.00 »	Malmö	11.05 <sup>a)</sup>
» »	18.00 »	»	21.20D
» »	19.00 »	»	21.00D
» »	8.30 »	Oslo	11.05D
» »	8.15 »	Paris	13.40 <sup>a)</sup>
» »	8.00 »	Prag	15.05 <sup>a)</sup>
» »	13.00 »	Sundsv/Härn	14.40D
» »	17.45 »	Sundsv/Härn	19.25D
» »	7.00 »	Visby	8.10D
» »	10.20 »	»	11.30D
» »	13.40 »	»	14.50D
» »	16.15 »	»	17.25D
» »	17.00 »	»	18.10D
» »	10.30 »	Warszawa	15.10 <sup>a)</sup>
» »	8.30 »	Örebro	9.20D
» Sundsv/Härn	19.45 »	Luleå	21.30D
» »	9.50 »	Stockholm	11.30D
» »	15.10 »	»	16.50D
» Visby	8.30 »	»	9.40D
» »	11.50 »	»	13.00D
» »	15.10 »	»	16.20D
» »	17.45 »	»	18.55D
» »	18.30 »	»	19.40D
» Warszawa	16.30 »	»	19.10 <sup>a)</sup>
» Örebro	9.40 »	Oslo	11.05D
» »	13.15 »	Stockholm	14.00D

Dessutom trafikerar kurirlinjer Stockholm—Lissabon och Stockholm—Rom.

Tiderna är angivna i på resp orter gällande lokaltider.

- D = dagligen
- V = vardagar
- 1) = måndag, fredag
- 2) = lördag
- 3) = onsdag
- 4) = torsdag
- 5) = dagligen utom onsdagar
- a) = tisdag, torsdag, söndag
- b) = måndag
- c) = måndag, onsdag, fredag
- 10) = söndag, torsdag

**TRAFIKLEDARE**

En befattning som l. trafikledare vid Kungl. Upplands flygflottilj är till ansökan ledig med tillträde snarast. Lön utgår enligt lönegrad MEo 18.

Sökande, som icke tidigare innehaft MEo-befattning, är skyldig fullgöra 3 månaders provtjänstgöring med avlöning enligt lönegrad MEx 18.

Sökande bör vara ff-utbildad off i FV res eller vpl ff.

Skriftliga ansökningar skola vara inkomna till Chefen för Kungl Upplands flygflottilj, Uppsala, senast den 6/8 1946.

Läkarintyg insändes vid anfordran. Förfrågningar besvaras av l. fljadj tel »Flygflottiljen», Uppsala.



hedrar  
för  
värdefullt  
stöd

Chiropractor E. Stelzer, Hvitfeldtsgratan 20, Halmstad.

A. Widegrens Eftr., Frösunda.

**Ett gott råd**

1 timme före luftresan!

En EMESAN-tablett före resan hindrar effektivt luftsjuka och låter Er fritt njuta av sol och luft. Samma nytta gör EMESAN när det gäller sjö-, tåg- eller bilsjuka. Några EMESAN-tabletter med på färden besparar Er och Ert sällskap många obehag.

Rådfråga omedelbart Er läkare, ty

**EMESAN**

kan endast erhållas mot läkarrecept å apotek!

**VERKTYG**

såsom:

- PRESSVERKTYG,
  - GÄNGVERKTYG,
  - MÄTVERKTYG,
  - GIGGAR och FIXTURER
- utföres omsorgsfullt och med högsta precision av

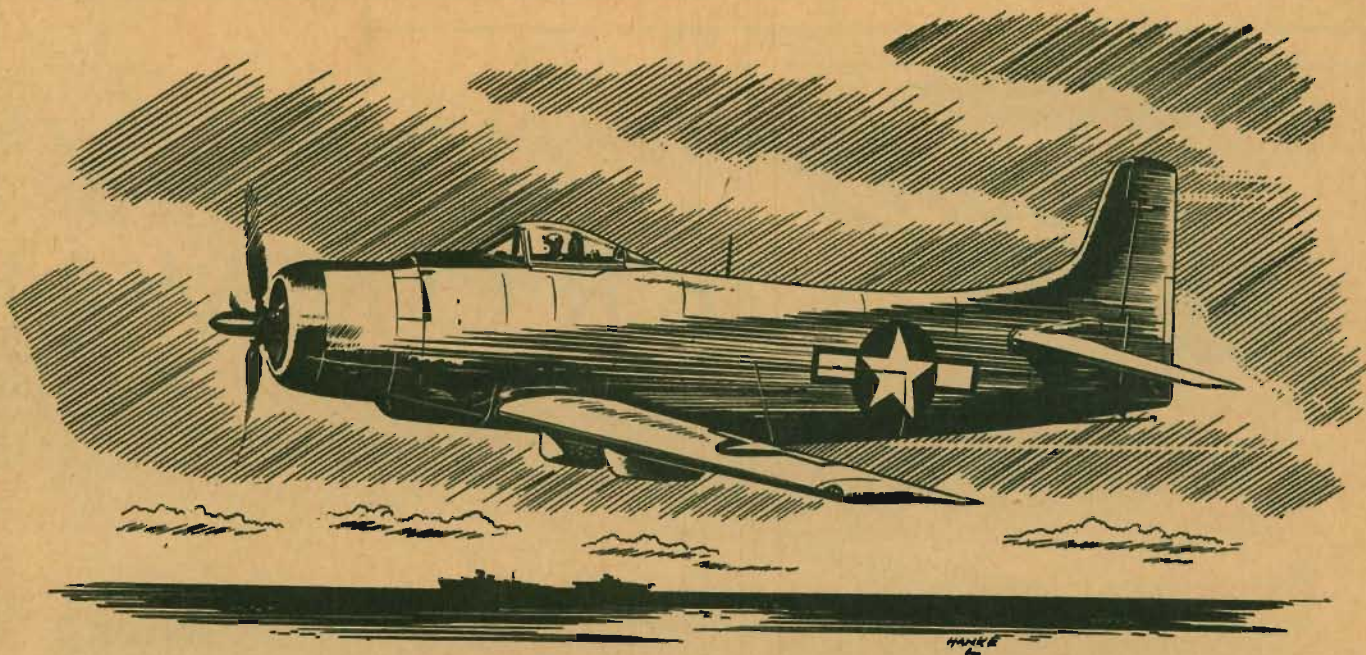
**Carlsson & Westerbergs  
Verktøgsfabrik**

ESKILSTUNA

Tel. 31 870

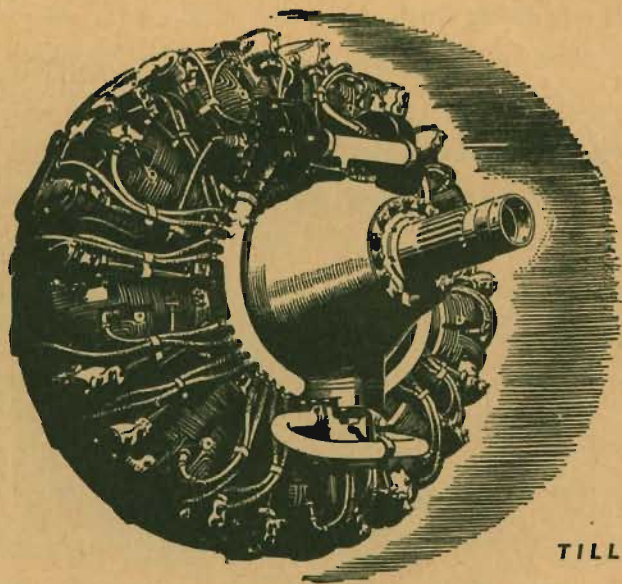
Tel. 30 772

Leverantör till Flygvapnet



## Douglas AD-1 med en WRIGHT CYCLONE 18

Ett nytt tillskott till marinens luftflotta är Douglas AD-1, ett kombinerat störbomb- och torpedplan, konstruerat att bära tre ton bomber, torpeder eller minor, ett batteri 12,5 cm raker och 20 mm kanoner. En Wright Cyclone 18 på 2,500 hästkrafter ger AD-1 större hastighet, flygsträcka och lastkapacitet än någon av krigtidens föregångare av samma typ och dessutom exceptionella manövreringsegenskaper och stigförmåga.



# WRIGHT

## FLYGMOTORER

DIVISION OF  
**CURTISS**  **WRIGHT**  
FÖRST I LUFTEN

Wright Aeronautical Corporation • Paterson, N. J., U. S. A.

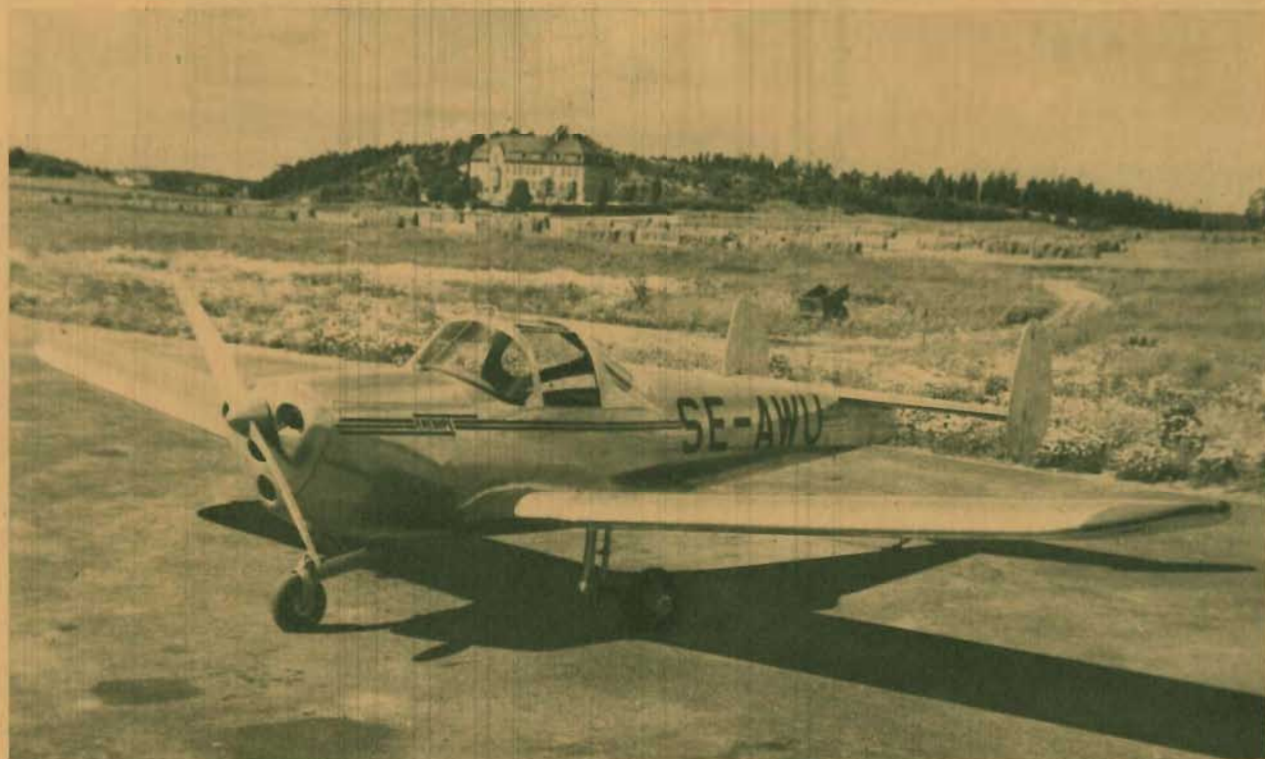
TILLVERKARE AV FLYGMOTORER I MER ÄN 26 ÅR

EXPORT SALES DIVISION: 30 ROCKEFELLER PLAZA, N. Y. 20, N. Y.



*har kommit till*

**BROMMA!**



ERCOUPE är ett lågvingat, tvåsitsigt monoplan av helmetall med 75 hk Continental-motor, ett patenterat synnerligen förenklat styrsystem, en marschfart på 180 km/t och en bränsleförbrukning av endast 0,8 lit. pr mil.

ERCOUPE har certifikat från U. S. Civil Aeronautics Administration (amerikanska luftfartsstyrelsen) att det icke kan bringas i spir. Det stabila trehjulsstället tillåter vårdslösa landningar samt sidvindsstarter och -landningar.

Kan Ni köra bil så kan Ni också flyga ERCOUPE, som manövreras enbart med ratt — inga fotpedaler. Ni kan lära Er flyga ERCOUPE på hälften av den tid som erfordras för ett vanligt flygplan med »trekontroll-system».

Spekulanter från Sverige, Norge, Danmark och Finland kan erhålla upplysningar med offert från

**AB INGENIÖRFIRMAN AXEL PHILIP**  
Södra Kungstornet STOCKHOLM Tel. 10 95 18, 10 95 19  
10 95 20, 10 95 21

# KSAK - nytt



## LAGTÄVNINGEN I SEGELFLYG 1946

Det var andra året i följd Örebro Bil- och Flygklubb tillsammans med KSAK arrangerade lagtävlingen i segelflygning och erfarenheterna från förra årets tävling låg till grund för årets tävlingsorganisation.

Tävlingsmaskineriet fungerade också utan anmärkning och Bengt C:son Bergman höll trådarna i sin hand med ett lugn och en säkerhet, som bådar gott för kommande tävlingar under hans ledning. Förvaltare Fredin från Uppsala skötte den betydelsefulla sysslan som chef för startmanskapet på ett utomordentligt sätt. Örebroklubbens gruppchef civilingenjör Bergenstråhle utövade en minutös kontroll på alla sträckmätningar och poängberäkningar och vägdirektör Olsson och Curt Englund var flitigt i elden i egenskap av respektive chef för bevakningsavdelning och intendentur.

Inkvartering och utspisning var utmärkt välordnad och de duktiga Örebro-lottorna med professorskan Bohmansson och fru Nordin i spetsen var uttröttliga när det gällde att tillfredsställa tävlingsledningens och de 130 deltagarnas ständiga behov av god mat, mycken mat och mat vid alla tider.

Från första tävlingsdagen till den sista gick både funktionärer och deltagare omkring och bad väderguden om en smula segelflygväder, men först sista dagen behagade den svårflirtade potentaten ge efter för bönerna.

Tävlingens stora namn var Billy Nilsson från F6, som flög hem praktiskt taget hela den imponerande poängskörd laget kunde visa upp vid tävlingens slut. När tävlingsledningen skulle avgöra vilken deltagare som skulle tilldelas Rappson-pokalen för bästa individuella flygprestation under tävlingen, var Billy Nilsson självskrivnen.



Tävlingsledningen i Örebro, överste af Sillén och fanjunkare Bergman.

### Tävlingens gång i korta drag

På grund av otjänligt väder kunde tävlingen inte som planerats starta den 27 juni, varför dagen ägnades åt provstarter och allmän materiellvård.

Andra dagen, den 28:e, bjöd på litet bättre väder och tävlingsledningen beslöt efter en långvarig överläggning att utlysa tävling. Som vanligt fick samtliga deltagare brätt med att komma ut till parkeringsplatsen, men sen var det slut med brådskan och den oundvikliga »tjuvhållningen» före starten blev lika intensiv som långvarig. Mot middagstiden lossnade det emellertid och Fredin fick några svettiga timmar. Sammanlagt företogs under dagen 47 starter, men de flesta resulterade i landning på startplatsen. Endast 11 lag lyckades avverka några sträckor och av dessa kom bara 7 utanför den poängfria zonen. Billy Nilsson, F6, började redan nu visa framfötterna och gjorde en välplanerad mälländningsflygning till Arboga. Han fick därmed dagens längsta sträcka 46,4 km. Dagens andraplacerering delades av Norrköpings Flygklubb, F3, F9 och F16, vilka samtliga mälländade i Rya, 34 km.

Andra tävlingsdagen var den första lik ur vädersynpunkt och flygfrekvensen blev följaktligen relativt obetydlig. Sammanlagt företogs 34 starter, men endast 9 lag lyckades komma i väg. Av dessa blev det bara F10 och Norrköpings Flygklubb förutnat att erövra några poäng. F10 fick 38,85 och Norrköping 0,79 och placerade sig som respektive 2:a och 3:e i den totala poänglistan. Genom F6 fina förstadagsflygning kunde detta lag behålla tätplatsen.

På morgonen tredje tävlingsdagen var vädret som vanligt allt annat än lovande och tävlingens utmärkte meteorolog Gösta Werner från F8 började se tillvaron genom nattsvarta glasögon. Hur Werner än bar sig åt lyckades han i alla fall trola fram en påtaglig förbättring framåt 10-tiden på dagen och tävlingsledningen utlyste flygdag. 47 starter företogs och dagens bästa flygning utfördes av Yngve Hansson i Aeroklubben i Malmö, vilken i all tysthet seglade i väg den 166 km långa sträckan från Örebro till i närheten av Skarpnäck och kammade in hela 137,24 poäng samt tätplatsen i tävlingen. Debuterande Åke Strid från Stockholms Segelflygklubb svarade för dagens andra längresa och kvistade i väg från Örebro till i närheten av Södertälje, en sträcka på 132,8 km, vilken gav laget 106,03 poäng och andraplacereringen i den sammanlagda poänglistan. F6 hade ingen lyckad dag men kunde trots detta stanna på tredje plats i tävlingen.

Fjärde tävlingsdagen blev tämligen ointressant till största delen beroende på vädret, som fortfarande var allt annat än sträckinspirerande. Så gott som samtliga 26 lag lyckades emellertid streta sig utom

de 20 kilometrarna men det var bara Billy Nilsson F6, som kunde samla någon större poänghög. F6-laget gjorde två poängflygningar som gav sammanlagt 43,86 poäng. Eftersom stockholmarna hade en svart dag fick de finna sig i att lämna över andraplacereringen till F6 och själva stanna på tredje.

På grund av miserabelt väder på morgonen femte tävlingsdagen kunde tävlingen inte utlysas förrän kl 1200. Tävlingsledningen bestämde därför att dagen skulle räknas som halv tävlingsdag. F6-Nilsson lyckades utföra en utomordentlig mälländningsflygning på 73,2 km, varigenom laget på nytt gick upp i täten. Dagens längsta flygning utfördes av Norrköpings säkre Olle Björling, som flög 80,8 km och förde fram sitt lag till fjärde plats i hela tävlingen. Halle-Hunnebergs lag gjorde en god flygning på 75,4 km och avancerade från 14:e till 7:e plats och tävlingsstadens egen klubb hade också framgång med avancemang från 16:e till 9:e plats.

Trotsande risken att bli ansedda som tjugatiga måste vi tyvärr bekänna att 6:e tävlingsdagen i meteorologiskt hänseende blev om möjligt sämre än samtliga föregående dagar. Fram emot middagstid började det emellertid se en smula hoppfullt ut och sedan samtliga tävlande uttalat sig för en halv flygdag satte tävlingen i gång. Sammanlagt företogs 32 starter och av dessa blev endast två poänggivande. Det var Aeroklubben i Göteborg Anders Johansson, som gjorde en mälländning i Rya efter 34 km flygning och därmed skaffade laget 42,42 poäng och sjundeplaceringen på sammanlagda poänglistan. Dagens poänglag nr 2 blev Norrköpings Flygklubb, som med nöd och näppe lyckades hanka sig ett par kilometer utanför 20 km-zonen. De 5,66 poäng pekingborna fick räckte emellertid till för att placera laget på 3:e plats i tävlingen efter F6 och Aeroklubben i Malmö medan Stockholms Segelflygklubb åke ned på 4:e plats. Dagen blev i alla fall tragisk för de tappra norrköpingskämparna. Olle Björling tvingades nämligen landa på ett fält som inte var stort större än en kalvhage och i landningen erhölet planet så svåra skador att laget måste utgå ur tävlingen.

Norrköpingarna gick naturligtvis och hoppades på att sista tävlingsdagen lördagen den 6 juli skulle bjuda på oflygbart väder men i stället blev vädret den dagen det bästa under hela tävlingstiden. Dagens bästa flygning utfördes av Arne Lind, Västerås Flygklubb, som med 175,4 km gick upp på andra plats i hela tävlingen. Billy Nilsson, F6, kom inte långt efter med 145, km. Denna flygning ökade F6-lagets poängför-



Billy Nilsson, F6, lagtävlingarnas stora namn.

språng till det ouppnåeliga 325,61, varigenom lagetets seger var ett faktum.

Innan vi övergår till att lämna tävlingens slutresultat vill vi ge en särskild eloge åt det danska laget, som kämpade tappert in i det sista. Danskarna lyckades inte få någon fullträffsflygning, men vi är övertygade om att de satte värde på detta tillfälle att få konkurrera med svenska kolleger och i första hand skaffa sig erfarenheter av denna form av tävling.

Som alltid under tävlingar av detta slag var det en del lag som fick kämpa mot svåra motgångar. F21:s lag tvingades på grund av materielskada att lämna tävlingen redan andra tävlingsdagen, F4:s lag fick arbeta hårt i ett dygn för att få sin Baby i flygvärdigt skick efter en vingskada och Östra Sörmlands Flygklubb verkade otursförföljd hela tävlingen igenom.

Vi vill slutligen överlämna en stor blomsterkvast till tävlingens överledare, överste af Sillén, som aldrig sparade sig när det gällde att ordna allt till det bästa för såväl tävlingsledning som de tävlande.

#### TÄVLINGENS slutresultat

1) F 6, 325,61 poäng, Inteckning i Tempo Segelflygpokal. KSAK:s segelflygplakett i guld till varje man i laget samt Vedevågs Bruks hederspris. 2) Västerås Flygklubb, 203,35 poäng, KSAK:s segelflygplakett i silver till varje man i laget samt AB System-Paulins hederspris. 3) Aeroklubben i Malmö, 186,20 poäng, KSAK:s segelflygplakett i brons till varje man i laget samt Försäkrings AB Flyglas hederspris. 4) Sthlms Segelflygklubb, 184,00 poäng, Garphytte Bruks Hederspris.

## TRELLEBORG VANN RIKSTÄVLINGEN I MODELLFLYG

Fyra helgdagar i juni hölls över hela landet uttagningstävlingar till KSAK:s Rikstävling. De 25 bästa klubbarna med Bjuvs Modellflygklubb i täten uttogs till finalen, som gick den 7 juli i Halmstads flygklubbs goda regi.

I uttagningstävlingarna lyckades flera nybildade modellflygklubbar komma med i toppen, men finalen blev i viss mån en besvikelse, då endast 14 av de uttagna klubbarna ställde upp. Anledningen torde få tillskrivas klubbarnas svårigheter att finansiera sina tävlingsresor.

I övrigt kan RT-finalen betecknas som en verkligt lyckad tävling. En ovanligt stark termik, som varade genom de tre perioderna skaffade de tävlande både glädjeämnen

och bekymmer. Dagens bästa tid hade Kurt Sandberg, Borås, (8,27,0) medan en medlem i Halmstadlaget flög bort sin modell efter en trimningsstart med 20 m utgångshöjd.

Vid prisutdelningen som ägde rum vid F 14:s kansli och som förrättades av flottiljchefen överstelöjtnant Ch. Nilsson fick Trelleborgs Modellflygklubb och trelleborgaren Lennart Friberg motta de båda FLYG-pokalerna jämte miniatyrer för seger i lagtävlingen resp den individuella.

LAGTÄVLING:	sek.
1 Trelleborgs Modellflygklubb	680,2
2 Halmstads Flygklubb, Modellflygsekt.	558,2
3 Höörs Modellflygklubb	532,2
4 Bjuvs Modellflygklubb	502,4
5 Aeroklubben i Göteborg, Modellflygsekt.	470,7
6 Borås Flygklubb, Modellflygsekt.	465,7
7 Karlstads Modellflygklubb	373,7
8 Aeroklubben i Malmö, Modellflygsekt.	356,1
9 Holmens Skola, Örebro	319,4
10 Lidköpings Flygklubb	288,0

INDIVIDUELL TÄVLING:	sek.
1 Lennart Friberg, Trelleborg	4,26,8
2 Olle Elovsson, Hällö	4,26,7
3 Bo Karlmark, Trelleborg	4,26,1
4 Lars Sällermark, Halmstad	4,04,7
5 Stig Wallin, Göteborg	3,41,7
6 Kurt Sandberg, Borås	3,40,0
7 Lennart Olsson, Bjuv	3,29,6
8 Gunnar Sellén, Borås	3,22,7
9 Gunnar Nygren, Sandviken	2,59,3
10 Curt-Olof Svensson, Halmstad	2,51,1

## FLYGDAGEN I ÖREBRO

Lagtävlingarna i Örebro fick en festlig final i form av en stort upplagd flygdag. Ett minst sagt förnämligt program hade komponerats av chefsinstruktör Bergman och allt var klappat och klart för en »big show». Dagen före uppvisningen var det härligt väder och arrangörerna gick och drömde om publikinvasion med därmed sammanhängande råga i kassaskrinet. Men på söndagsmorgonen drog blygråa åskmoln fram över Örebro och gav ifrån sig en och annan kraftig skur. Så småningom bröt dock solen fram och när uppvisningarna började kl 13 seglade en armad av bulliga cumulusgubbar fram över en vänlig sommarhimmel. I tätta skaror sökte sig örebroarna ut till flygplatsen men publiksiffran kom tyvärr inte att överskrida 10 000-strecket på grund av att ihärdiga störtregn i trakterna runt Örebro sköjde bort landsortsbefolkningens intresse för en stadsresa.

Prick kl 13 inleddes programmet med ett kort hälsningsanförande av tävlingarnas överledare, överste af Sillén, Örebro, var-

efter medlemmarna i segerlaget från F6 presenterades för publiken. Det stronga laget fick också en hälsning från skyarna, då KSAK:s 1:e instruktör från en Klemm i ryggläge från låg höjd kastade ned en stor blombukett till segrarna.

Under denna presentation anlände ABA:s DC 3:a från Oslo och i all hast ordnades en liten intervju med planet besättning och en passagerare. Den medföljande flygvärdinnan, fröken Stael von Holstein, gav vidare publiken några intressanta inblickar i sitt yrke.

Gösta Karlsson från KSAK visade åter att han är en mästare i att ryggläsa med Klemm. Löjtnant Löfstedt från ABA ledde formationsflygning med en 5-grupp Piper Cub. Kapten Smith från SAAB demonstrerade Safir och civilingenjör Gävert promenadåkte i Auster medan fröken Berglund från Gnesta med sin KZ II propagerade för ett utbrejt svenskt familjeflyg. Fröken Berglund vann helt publikens hjärta när hon i mikrofonen omtalade att av familjens

fyra medlemmar var det bara mamma Berglund, som inte skaffat sig motorflygcertifikat.

Ett verkligt publiknummer utgjorde en racertävling mellan motorcykel och flygplan. Motorcyklisten, Kumla-Lindholm, gjorde ett minst sagt heroiskt lopp på det gropiga flygfältet och gav flygplanet — en SK 12:a — en hård kamp. Man kunde emellertid inte missta sig på äktheten i Lindholms försäkring efter loppet att detta var både första och sista gången han tävlingsåkte på Örebro flygplats. Uppvisningsledaren Bergman utförde en elegant avancerad flygning med Fi-1 och när han avslutade det hela med en pricklandning mitt framför speakertribunen och t o m lät planet gör front mot publiken, dånade applåder över flygfältet.

Dessförinnan hade färnikarna Wedholm och Carlström från F1 underhållit åskådarna med avancerad flygning i rote. En av deltagarna i det danska tävlingslaget Gerhard Nielsen, gjorde en vinstchast med sin Baby och Göran Lindholm från Örebro Bil- och Flygklubb visade hur man hantear en SG-38 i lufthavet.

Och så var ögonblicket inne för flygdagens höjdpunkt — en uppvisning av Vampire. Det var löjtnant Schnell, F13, som gjorde den bejublade uppvisningen med »blåslampans».

Flygdagen avslutades med ett kort anförande av KSAK:s generalsekreterare överste Enell och därefter satte de sex representerade flygbolagen i gång med rundflygningar på löpande band.

Span.

### Rikssegelflygtävlingen

Under SM-tävlingarna i segelflyg blev det en paus i rapporteringen av resultat i rikssegelflygtävlingen och det är faktiskt endast Halle-Hunnebergs FK som meddelat att Bengt Olow nått höjdvinsten på 1 475 och 700 m samt noterat 43 km i distanstävlingen. Och nu väntar vi på resultat en masse!



Samtliga i tävlingarna deltagande plan parkerade på flygplatsen i Örebro.

# Vi flyttade till Malmö



I Bulltoftas rymliga moderna hangarer i Malmö ha vi funnit nya och större lokaler, som bättre svara mot de anspråk vi ställa på vår produktion och service.

Vi hoppas att arbetet i denna »klassiska» flygluft skall inspirera oss till ytterligare nykonstruktioner och förbättringar, som kunna gagna det svenska segelflyget och sportflyget.

Vi tillverka glid- och segelflygplan samt byggsatser och reservdelar och leverera fanér, lim, stålplåt, duk, lack och annat material enligt gällande normer och till lägsta priser. Vi föra även alla slags flyginstrument i några av världens ledande märken. Reparationer av glid-, segel- och motorflygplan utföra vi till fasta priser. Låt oss lämna offert!

**KOCKUMS**  
*flygindustri*

KOCKUMS FLYGINDUSTRI • BULLTOFTA • MALMÖ • Telefon 71695 (växel)

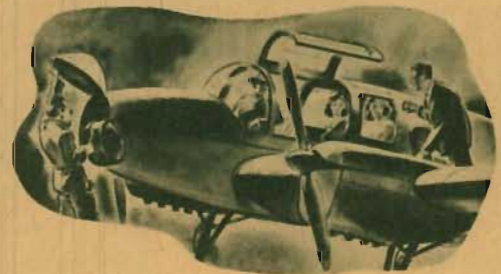
C 11

MR 4



## GEMINI "Ett underbart plan att flyga..."

Miles Gemini — det nya tvåmotoriga, fyrsitsiga privatflygplanet — betraktas allmänt som "ett underbart plan att flyga". Den rymliga plexiglaskabinen och de två lågt upphängda Cirrus Minor-motorerna ger en utomordentlig sikt... isoleringen mot propellerbullret och elimineringen av vibrationerna är utomordentlig... de "bakomhängande" vingklaffarna är lätta att sköta... och den låga överstegringshastigheten och planets oöverträffade "en-motors"-prestanda inger stort förtroende. Lägg därtill sådana betydelsefulla egenskaper som en marschfart på 225 km/t... en flygsträcka på 1320 km... och Ni har en fullständig motivering till påståendet att "Gemini är en av de förnämsta kombinationerna av användbarhet, flygsäkerhet och komfort som någonsin erbjudits privatflygarna."



# MILES *Gemini*

MILES AIRCRAFT LIMITED · READING · ENGLAND





# Flyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET

OFFICIELLT ORGAN FÖR KUNGL.  
SVENSKA AEROKLUBBEN

Nr 15. Årg. 24

25 juli—7 aug. 1946



YNGVE NORRVI:

## FLYGDAGARNA

**V**i lever i flygdagarnas och flygpropagandans förlovade tid. Söndag efter söndag vandrar stora skaror av folk ut till flygfälten för att se på flyguppvisningar. Publikciffrorna är många gånger fantastiska.

Flygklubbarna ordnar flygdagar med sina relativt små resurser och med hjälp från flygvapnet och från affärsdrivande flygfirmer. Oftast går det hela ihop med ett nödropp såväl ekonomiskt som regitekiskt. Flygflottiljerna ordnar flygdagar med program som borde kunna sätta luften i dallring och vinna mängder av proselyter bland de mest förhårdade flyghatare.

Allt detta synes nog vara gott och väl. Den goda tanken är det inte något fel på, och egentligen borde man inte klaga på det propagandistiska resultatet heller. Förtjänsterna blir i en del fall hyggliga, även om de sällan svarar mot de kusligt stora ekonomiska riskerna.

Men om man kuskat omkring och varit med om den ena flygdagen efter den andra, så märker man snart att allt egentligen inte är så bra.

Utgör dessa flygdagar som de nu sköts någon verklig flygpropaganda? Blir folk verkligen så övertygande om flygets stora möjligheter efter att ha varit med om de program som nu bjuds? Det är inte alldeles säkert att det förhåller sig på det viset. Man frestas liksom en gång en författare att tvivla.

Om programmet för en klubbflygdag kanske blir en aning långtradtigt, det har nog folk i allmänhet överseende med. För det mesta har man någon bekant som är med i klubben, kanske har man en brylling som håller i vingen vid en start eller kanske man till och med har en blivande sväger vid spaken under någon programpunkt, och då får det hela vara nästan hur slätstruket som helst. Man gläds med sina vänner och bekanta, bara solen skiner och glassen inte är för dyr. Men har propagandan varit övertygande? Många gånger har man endast fått en förstärkt känsla av att flyget fortfarande är ganska ofullgånget, och det har ju inte varit meningen.

Flottiljdagarna bjuder oftast på flygning, som en habitué på området finner en stor njutning i. Men det är väl inte för habituerna och experterna som flygdagarna anordnas. Det är för den »tröga massan», de motsträviga, de tvivlande, som flygdagarna i första hand arrangeras. Det är dock sällan dessa bjuds på någonting verkligt övertygande.

Vad beror det på? Det beror inte på att det snålas med flygande personal eller på flygande materiel. Men det beror på att det snålas på publikknipande effekter.

En flyguppvisning betraktas av den flygiskt obildade som ett skådespel som skall kittla hans nerver och smeka hans skönhetsinne, utsätta hans mer eller mindre utvecklade dramatiska sinne för behagliga överraskningar.

Folk har sett flygplan starta och landa. Folk har sett loopings, rolls och hjulningar. Det imponerar inte längre. Vid den första ofentliga visningen av det första i Sverige existerande reaktionsjaktplanet (Vampire) var en stor del av de 30 000 åskådarna (som in om parentes sagt troligen kommit ut till fältet i första hand för att se just Vampire) så däst av allt loopandet och rollandet, att när Vampire äntligen kom, då höll 10—15 000 av åskådarna som bäst på med att slåss om platser i spårvagnar och bussar för att komma hem till kalvsteken och middagspärlan.

Och ändå var den flygdag där detta hände en av de bästa och skickligast genomförda på mängden god dag.

Allt skulle bli mycket bättre om man kunde följa den goda regeln: upp med åskådarna i luften. Då som först blir det tal om verklig flygpropaganda. Frågan är bara hur det skall gå till. Kanske vi snart är framme vid det stadium, då flygdagarna måste anses antikverade, och då flyget utan konstlade medel måste visa sin livskraft, sitt berättigande och sin nödvändighet helt enkelt genom att vara till nytta. Är detta kanske så att flygdagarna bidrar till att flyget i allmänhetens ögon fortfarande att framstå som ett mer eller mindre riskfullt äventyr. I så fall har de inget berättigande längre.

**60% Å AUTOMOBILFÖRSÄKRINGSPREMIEN!**

Trafik premierar varsam körning. Utöver avtalsmässig rabatt efter 4 skadefria år (50%) lämnar Trafik som vinståterbäring ytterligare 10% rabatt å vagnskade-, stöld- och brandförsäkringspremierna vid fullständig försäkring fr. o. m. den 1 febr. 1946. Trafik fullföljer härmed sin liberala premiepolitik.

**TRAFIK**

Vår vinst - Er vinst



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



Sådan var situationen när en tävlingsdag återstod: Först Magnusson, F21, tvåa Brink, F11 och trea Alm, F6, Fjolårets segrare.



*Hårda tag i 1946 års*

# SEGELFLYG-SM

BRINK SEGRADE. — FJOLÅRS-  
MÄSTAREN PÅ TREDJE PLATS

*Av FLYG:s utflugne Yngve Norrvi*

Vad som starkast slog dem som varit med om samtliga segelflygtävlingar på Alleberg, var hur SM den här gången mist något — nej mycket — av den tidigare familjära, idylliska andan och hur tävlingarna i stället hårdnat till och blivit mycket mera sport och strid än ett semestermeeting. Detta kan möjligen beklagas ur den synpunkten att tävlingarna från och med nu inte ger plats för sådana deltagare som bara vill vara med och leka och under tio dagar idka segelflygning enbart för tjusningens skull, men ur sportsynpunkt är denna utveckling naturligtvis den enda riktiga och den enda tänkbara.

Segelflyg-SM var den här gången en så

»Civillsterna» gjorde väl ifrån sig den här gången. Björn Andersson (i cirkeln tillsammans med Kalle Svänson) Stockholms segelflygklubb låg hela tiden väl framme, och Arne Gundersen (t v) nådde en god placering trots att han inte ryckte in förrän andra tävlingsdagen. Fred Nordholm, Västerås (närmaste bilden på nästa sida) hade trubbel med instrument, plan och transporter och var handikappad med sin Olympian men slogs ändå med de stora grabbarna.

rafflande och spännande historia med så granna resultat och så nervpirrande konkurrens, att det gamla talet om att det inte är skickligheten som avgör en segelflygtävling utan slumpen definitivt måste kastas på sophögen.

Fanjunkare Brink ställde onekligen upp som favorit den här gången, men han fick sannerligen göra skäl för sitt SM-tecken, och han gavs inte en chans att maska. Det var många som var ute efter fjolårsmästaren Sven Alms skalp. In i det sista kämpade han en heroisk kamp, och man kan nog säga, att han föll på grund av den sataniska pressen underifrån och ovanifrån finaldagen. De tre som låg i täten efter näst sista dagen, Magnusson, F 21, Brink, F 11, och Alm, F 6, gjorde inga lysande prestationer finaldagen medan så gott som samtliga de övriga satsade för fullt och gjorde resultat, som kom en att stilla bäva.

Magnusson, som ledde med ungefär 60 poäng före Brink och med 75 före Alm, trodde kanske att en medelmåttig flygning sista dagen skulle vara tillräcklig, allrahelst som denna flygning dock var på 114 km och med en höjdvinst av hela 3175 m. Magnusson hade säkert förmått bättre, nu blev hans

dagsplacering inte bättre än 13:e, men så hade också »nervkriget» sista dagarna så-kerligen haft en ganska betydelsefull inverkan, även om det såg oskyldigt ut. Brink gick in som tredje man sista dagen och rädade därmed mästerskapet, medan Alm inte kom bättre än på 8:e plats efter en så god flygning som till Varberg.

Den nye mästaren Gösta Brink hade följande dagsplaceringar, vilket kanske säger något om jämnheten: 2, 2, 5, 4, 5, 3. Magnussons platsserie ser ut så här: 6, 8, 1, 11, 1, 13, och Alms så här 3, 1, 6, 7, 6, 8.

Poängtabellen ger också klart besked om hur fruktansvärt hårda dessa sex SM-dagar varit, och en ännu markantare uppfattning om prestationerna får man kanske om man får höra distanssiffrorna för de bästa. Brink blev etta även här med sammanlagt 747 km, tvåa Hultqvist, F 16, med 714, trea Holm, F 14, med 708, fyra Magnusson med 666, femma Carlsson, F 13, med 657 och Arne Gundersen samma kilometerantal. Alm ligger därefter med 653.

Sammanlagt flögs under dessa sex tävlingsdagar 9 127 km (!) på sammanlagt 163 starter, vilket gör ett genomsnitt av inte mindre än 56 km per start. Av dessa starter var 60 »blindstarter». Det betyder att per lyckad start blev genomsnittsdistansen ungefär 90 km.

Flygtiden var sammanlagt 288 timmar, 54 minuter. Värst härvidlag var Magnusson med 21 timmar, 23 minuter. En sak som kanske också bör noteras är att löjtnant Lundgren, F 1 på de fem tävlingsdagar han var med, gjorde — summa summarium 5 (!) starter, alltså inte en enda blindstart. Säker gosse alltså.

Vad man speciellt gläder sig åt är de »civila» pojknarnas goda insatser. Björn Andersson, Stockholms segelflygklubb, gjorde en verkligt god prestation genom att lägga sig på 5:e plats totalt, och Arne Gundersen, som med endast fem tävlingsdagar belade 7:e plats. Fred Nordholm, Västerås, tävlade med Olympia och var således handikappad från början. Olympia är trots allt inte i klass med Weihe medan man däremot tydligen kan räkna med Moswey — som nu hade tävlingspremiär — som fullgod konkurrent. Henri Fugl, Danmark, hade nog varit en aning för optimistisk när han ställde upp med sin Rhönbussard. Efter ett par dagar gav han också upp den ojämna kampen och ägnade sig huvudsakligen åt träning. Att danskarna emellertid gjorde goda

Det Internationella Inslaget var påfallande starkt på Alleberg under tävlingarna. Här pratar finnarna Themmes och Häkkinen segelflyg med Karl-Erik Övgård (t v) och KSAK:s nye Informationschef Gunnar Engman (längst t h). — Småkvaddar var det gott om den här gången också. »Själton» Carlsson, F13, petade sönder sidrodret redan första dagen i uppföringsvinschen efter en landning på västhanget och fick börja med att reparera.

erfarenheter är säkert, och med vetskap om deras ambition kan man vara förvissad om, att de till kommande år låter oss smaka på betydligt hårdare konkurrens. De kom hit för att lära, och lärde sig en hel del gjorde de också.

Den finska och norska representationen använde de tio dagarna mycket väl och reste hem med fickorna fulla av anteckningar och sinnet till brädden fyllt av angenäma erfarenheter.

Årets reviderade regler var bättre än någonsin tidigare, därom är alla ense, men någon slutgiltig utformning har nog inte reglerna fått ännu. Speciellt bör man nog allvarligt diskutera poängtillägget för landning på angiven målflygplats. Likaså bör nog höjdpöängens relation till distanspoängen ytterligare prövas. Vi skall återkomma till regeldiskussionen i ett kommande nummer.

För övrigt bör endast antecknas att organisationen i år gick ännu smidigare än förut. Speciellt fäste man sig vid den precision varmed telefonposterna och expeditionsavdelningen fullgjorde sina åligganden. Telefonposternas sätt att sköta rapporteringen till transportbilarna ute på de svenska landsvägarna under pågående flygningar var berömvärd.

Som vanligt hade »C. O.» (överstelöjtnant Hugosson) ett gott grepp på uppgiften som tävlingsledare. Han kan konsten nu efter fyra tävlingar i rad. Han stack inte under stol med att han var glad över att slippa bestämma dagens mål den här gången. Den saken hjälpte de reviderade reglerna honom ifrån. Väderlekstjänsten skötes pri-

(Forts. på sid. 29.)

De danska deltagarna (nedan) skördade Inga lagrar men desto mer av erfarenheter som blir bra att ha nästa gång. Den vackra transportvagnen kom tyvärr till mycket liten användning. Till höger nye svenske mästaren i närbild.



# DAGBOKEN FRÅN SM



Nyutnämnde överstelöjtnanten C. O. Hugosson skötte rulljanssen på Alleberg fjärde året i rad. Till höger om honom fänrik Ohlsson, F 9, och fjolårets segerherre löjtnant Alm, F 6.



Arne Gundersen hoppade in för Halle-Hunnebergs flygklubb med Moswey i stället för Olow, som fått förhinder. Nedan kalkylerar Berlin, F 4, och Magnusson, F 21, med sträckor och färävägar.

## Torsdag, 1:a tävlingsdagen

Vädret allt annat än idealiskt. Hett som i en bastu på berget. Allmän solbadning. Damerna i shorts, herrarna (dock bara en del) i simbyxor eller avkastad men vidhängande skjorta.

Tropikluften som strömmat in i flera dagar satte stopp för alla längre utflykter, men en del valde dock sådana målflygfält som Västerås (239 km), Örebro (154), Finnerödja (102) och Karlsborg (66). En optimist — vi skall inte avslöja namnet — valde till och med Varberg, som låg rakt mot vinden. Vederbörande räknade med att kunna flyga parallellt med en front och ville väl ha sig ett uppfriskande dopp i västerhavet. Han hamnade vid Häggum, 22 km norr om Alleberg.

Av de anmälda 18 förarna ställde endast 16 upp. Bengt Olow, Halle-Hunnebergs flygklubb kom med en Klemm från Trollhättan och meddelade att han kanske skulle kunna vara med och leka från och med fredagen. Förr hade han inte tid. Charles Birch-Jensen, som efteranmäls för Tekniska Högskolans flygklubb i Stockholm, hade heller inte hunnit fram, men rapporter ingick att han var på väg med både jeep och eftersläpande transportvagn innehållande Sölve Skerfving's Mü-13.

Ingen nådde fram till angivet mål denna svärflygna dag. Bäst blev löjtnant Persson, F 5, som kom till Ribbenås, 54 km, och hade en höjdvinst på 755 m. Brink, F 11, blev tvåa med 47 km och 775 m höjdvinst, och Alm — fjolårsmästaren — kom trea med 49 km och 545 m höjdvinst.

Bästa höjdvinsten hade Björn Andersson med 1 025 meter men han kom med nöd och näppe utanför 20-kilometerszonen.

Sammanlagt gjordes distansen första tävlingsdagen blev 472 km och flygtiden 25 tim 11 min.

Ställningen: 1) Persson, F5, 63,10 poäng; 2) Brink, F11, 53,3; 3) Alm, F6, 51,50; 4) sergeant Hultqvist, F10, 50,8; 5) löjtnant Holm, F14, 48,9; 6) löjtnant Magnusson, F21, 40,00; 7) löjtnant Winkler, F8, 31,30; 8) löjtnant Berlin, F4, 24,40; 9) Björn Andersson, Stockholms Segelflygklubb, 23,30; 10) löjtnant Lundgren, F1, 17,60.

## Fredagen

Fullständigt dött i luften. Efter väntan till klockan 1400 avlystes tävlingen den da-

Henri Fugls Rhönbussard var ett välgjort arbete, men konkurrensen från Welhe och Moswey för hård och Fugl för orutinerad. Men han återkommer.

gen. En åskfront passerade på eftermiddagen och förorsakade en smula oro i lägret. För chansartat ansåg tävlingsledningen. Milda protester från bland annat Nordholm, som brukar lyckas med frontflygning och gärna ville hänga upp sin Olympia på »rullen». Några försökte utom tävlan, men överstelöjtnant Hugosson och meteorolog Walter Persson från SMHI hade bedömt rätt. Det blev inga resultat. Lundgren från F 1 gjorde en start, hängde sig med fronten en stund men regnade ner vid Gudhem, några kilometer bort. Åskan började bli våldsam och blåsten också, så Lundgren vågade inte släppa sin Weihe utan låg där och tryckte på vingen. Guden Tor var elak och slängde en vigg som träffade Lundgren i vänstra ringfingeret och gick genom kroppen ut i vänstra benet. Lundgren måste släppa sitt tag till följd av den tillfälliga förlamningen, stormbyn tog Weihe, slängde den över en telefonledning och gjorde pinnved av den på några röda sekunder. Lundgren var glad åt att ha livet i behåll och återbördade så småningom pinnveden till berget men var mycket ledsen över att inte kunna få vara med och leka i fortsättningen.

Under natten och följande dag transporterades emellertid en Weihe från F 17 i Rommeby upp till berget av Lundgrens pålitliga gossar, och sent på lördagskvällen hade Lundgren återigen ett plan.

## Lördag, 2:a tävlingsdagen

Meteorologen var optimistisk och lovade gott väder så småningom trots den starka molnigheten och regnet som hängde i luften. På middagen blev det också väder, om också inte fullödigt. Typisk molntermik, sydvästlig vind och hopp om en smula resultat.

Olow hade givit definitivt återbud, och Arne Gundersen hoppade in med Moswey för Halle-Hunnebergs flygklubb.

Karlsborg var det flitigast valda målflygfältet, men även Finnerödja, Örebro, Uppsala, Väingsö, Eskilstuna och Arboga figurerade på startkorten.

Många starter som inte gav något. Holm, F14, inledde dansen, lyckades med knapp nöd komma utanför de 20 kilometerna och hann hem igen innan de andra kommit i luften. Brink och Björn Andersson kom



inte i väg förrän efter tredje starten. Holm, F14, gjorde två flygningar som gav poäng. Hultqvist, F16, gick först till Tibro, 45 km, och hade en höjdvinst av 1425 m. Han startade igen och gick andra gången 59 km men fick då endast 425 meters höjdvinst. Första resultatet bättre. Nylén F10, gick först till Skövde, kom hem igen och satsade på Finnerödja men misslyckades.

Dansken Henri Fugl kom inte från berget på sina tre starter men gjorde en start utom tävlan och kom till Stenstorp med sin Rhönbussard, som nog inte har någon chans att konkurrera i högvärdiga SM.

Alm blev etta i dagstävlingen med 102 km och 1 500 meters höjdvinst, Brink tvåa med 66 och 1 775. 3) Andersson F 7, 66 resp 1 425, 4) Björn Andersson 84 resp 1 575, 5) Lundgren, F 1, 66 resp 875, 6) Carlsson, F 13, 66 resp 800, 7) Persson, F 5, 66 resp 725, 8) Arne Gundersen, 66 resp 625, 9) Magnusson 66 resp 625, 10) Hultqvist, F 16, 45 resp 1 425.

Brink hade bästa höjdvinsten med 1 775. Alm hade angivit Finnerödja som mål och nådde också dit. Björn Andersson siktade mot samma mål men hade en bit kvar när han landade. Lundgren, F 1, Persson, F 5, Andersson, F 7, Arne Gundersen, och Magnusson, F 21, hade angivit Karlsborg som mål, gick dit och tjänade alltså 50 % extra för målningarna.

Ställningen efter två tävlingsdagar:  
1) Alm, F0, 218,47 poäng; 2) Brink, F11, 106,76; 3) Persson, F5, 132,81; 4) Magnusson, F21, 127,41; 5) Björn Andersson, 125,31; 6) Lundgren, F1, 110,31; 7) Hultqvist, F16, 100,35; 8) Andersson, F7, 103,71; 9) Holm, F14, 100,05; 10) Carlsson, F13, 91,21; 11) Arne Gundersen, 87,71; 12) Berlin, F4, 64,33; 13) Winkler, F8, 52,38; 14) Nylén, F10, 26,26; 15) Ohlsson, F9, 21,39; 16) Charles Birch-Jensen, 15,90; 17) Fred Nordholm, 10,40.

Alm har alltså ryckt till sig ledningen, Brink har behållit sin andraplacing, medan Persson dalat ner från första till tredje plats. Magnusson har gått upp från sjätte till fjärde plats, och Björn Andersson har avancerat från nionde till femte.

Antalet tävlingsstarter andra tävlingsdagen var 34, den flugna distansen blev 1 030 km och sammanlagda flygtiden 37 tim 11 min.

### Söndag, 3:e tävlingsdagen

Meteorologen mycket optimistisk, de tävlande likaså. Gradienten 0,7—0,8. Instrålingstermik så det visslade. Långt bort belägna målflygfält på startkorten: Norrkö-

ping, Uppsala, Örebro, Norrtälje, Skarpnäck, Västerås, Barkarby, Finnerödja, Hästholmen, Jönköping och Karlsborg.

Distanserna blev också långa och höjdvinsterna de bästa hittills. Tre man gick över Vättern: Brink, Winkler och Björn Andersson. Carlsson F 13, misslyckades i sin första start, kom hem sent och startade på nytt när klockan var halv fem. Han flög på kvällstermik och landade klockan halv åtta på kaserngården i Eksjö. Flygtiderna i allmänhet omkring fyra timmar. Brink siktade på Norrtälje, hade god höjd när han kom till Linköping men var tvungen att gå ner på SAAB:s fält, mest därför att han hade väldiga behov av en buske att ställa sig bakom. Brink lovade efteråt att han alltid kommer att medföra glas och lättmanövrerad overall i fortsättning...

Magnusson, F 21, gick till angivet mål i Örebro och tog därmed hem inte bara dagsvinsten utan knegade sig också upp på första plats i hela tävlingen. Som ett bevis på god organisation kan nämnas att hans transportbil körde in på Örebro-fältet ungefär samtidigt som han själv landade där.

Fred Nordholm, som fått låna en Olympia på Alleberg i stället för sin gamla, som fått en knäck i botten, nådde bästa höjdvinsten, 3 675 meter, men på topphöjden frös instrumenten. Efter ett par vinkningar drog Nordholm i bromsarna och sjönk jämnt och bra. Efter en stund blev instrumenten så pass medgörliga att Nordholm beslöt försöka igen, men då gick det inte att få in bromsarna som frusit fast. Inte förrän på 1 025 meter lossnade de, men då var det för sent. Det var med knapp nöd Nordholm kom utanför 20-kilometergränsen och kunde få poäng för sin goda höjdvinst.

Birch-Jensen kunde inte väja för en höstack med Mü-13 utan slog av stabilisatorn och fick en skada på vingen. Out!

Persson, F 5, hade siktat på Örebro, men måste till sin stora besvikelse landa norr om Kumla med Örebro-fältet så att säga mitt framför näsan. Han kom trea i dagstävlingen och pressade sig före Alm i hela tävlingen. Lundgren, som ilsknat till ordentligt efter åskskrällen på fredagen flög 152 km, söder om Vingåker, och pressade sig ned på femte plats efter en höjdvinst på 3 050 meter. Hultqvist F 16, kom i väg rätt sent, halv ett, efter en misslyckad start, siktade på Örebro, men fick gå ner i Pålshoda, 146 km, efter fem timmars flygning. Höjdvinsten var 3 150 meter, och det gav honom en fjärdeplacering i dagstävlingen

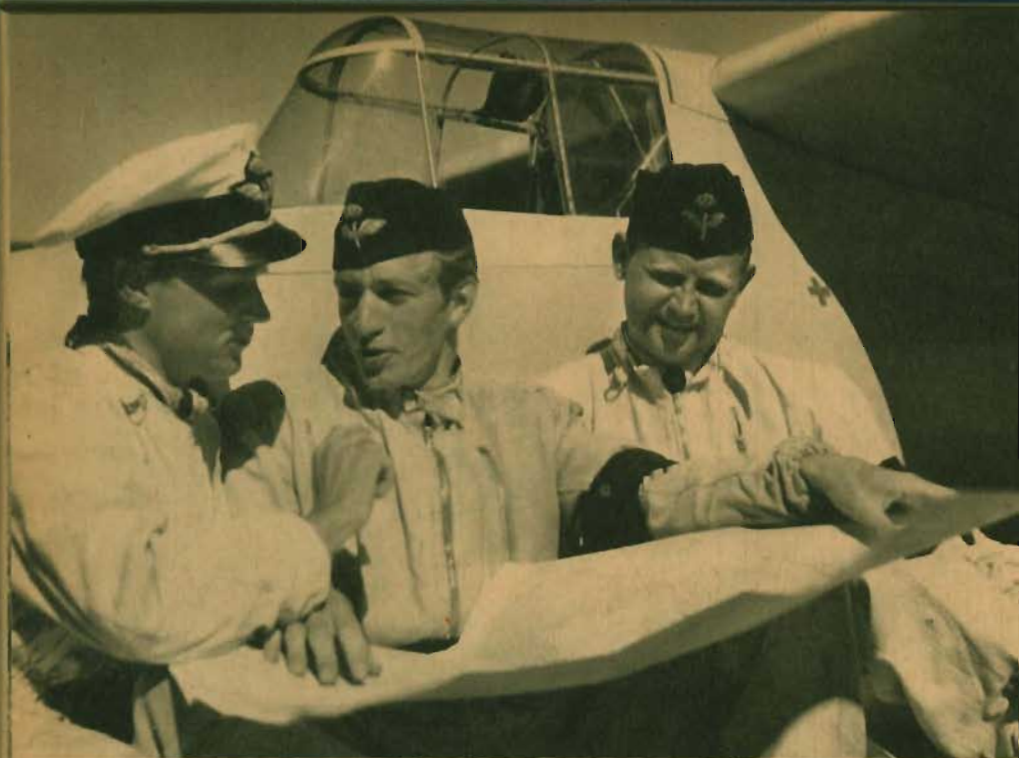


Sergeant Hultqvist, F 16 (ovan) är ett nytt namn på Alleberg, men ett namn att lägga på minnet. Charles Birch-Jensen ställde stora förhoppningar på Mü-13, men en höstack kom i vägen och satte stopp för vidare framfart. På bilden nedan kliver Charles i planet, som kanske haft en chans i snålt väder.



På vänstra bilden diskuterar storhejaren Brink dagens situation med sitt lag, och på bilden nedan görs långfärdskartorna i ordning av Alm och hans pålitliga medhjälpare.





av teknisk expert, som konstaterade att sidroderlinorna i visst läge kan koppla ur höjdrodret. Rättelse omedelbart vidtagen. Persson fick snart nytt plan från F 12, men gick förlustig fjärde tävlingsdagen och sjönk till 11:e plats totalt.

Andersson, F 7, tog hem potten denna dag genom att målflyga till Kalmar (227 km). Massor av poäng tack vare de 50 procenten och en höjdvinst på 1 800 meter. Även Arne Gundersen angav Kalmar och flög dit. Höjdvinst 1 625 och andraplacing i dagstävlingen. Andersson gick upp från 12:e till 7:e plats och Gundersen från 11:e till 6:e, fem pinnhål för bägge alltså.

Tre man gick till Ronneby, 233 km. Det var Winkler, F 8 (höjdvinst 1 300), Brink, F 11, (1 700 m) och Holm, F 14, (2 350 m). Alla tre hade uppgivit Jönköping som målflygplats och tjänade alltså 25 % genom att landa på längre bort belägen målflygplats. Holm blev dagstrea, Brink fyra och Winkler femma.

Carlsson, F 13, hade angivit Hagshult som målflygplats men ångade förbi och försökte komma till Ronneby eller Rinkaby men hamnade vid Agerum norr om Sölvesborg 232 km och 1 325 meters höjdvinst. Sexa i dagstävlingen men »sjunk» från åttonde till tionde plats totalt. Hårt så det svider efter en så pass grann flygning.

Alm kom sjuva efter en flygning till Feringe som han angivit före starten, 132 km och 2 225 m höjdvinst. Avancemang från tredje till andra plats totalt. Hultqvist, F 16, hade också uppgivit Feringe och gick dit med en höjdvinst av 1 450 meter. Ätta i dagstävlingen och avancemang från sjätte till femte plats totalt. Även Lundgren, F 1, gick till Feringe med en höjdvinst av 1 925 m. Han hade uppgivit Skillingaryd och fick således bara 25 % tillägg. Avancemang från femte till fjärde plats totalt.

I övrigt nåddes följande resultat: Ohlsson, F 9, Feringe 132 km, 1 675 m; Magnusson, F 21, Exen, 160 km, 1 650 m (Magnusson hade angivit Ystad som mål och fick inget tillägg. Sjönk från första till tredje plats totalt); Fred Nordholm 108 km, 1 250 m; Björn Andersson, 81 km, 1 425 m; Berlin, F 4, 52 km, 1 175 m.

Ställningen efter fyra tävlingsdagar: 1) Brink 510,79 poäng; 2) Alm 495,07; 3) Magnusson 472,17; 4) Lundgren 420,38; 5) Hultqvist 403,73; 6) Gundersen 389,89; 7) Andersson, F7, 382,36; 8) Holm 378,95; 9) Winkler 352,45; 10) Carlsson, F13, 348,19; 11) Persson, F5, 335,87; 12) Björn Andersson 315,32; 13) Nordholm 201,96; 14) Ohlsson, F9, 196,72; 15) Berlin 192,65; 16) Nylén, F10, 105,50.

Antalet starter fjärde tävlingsdagen var 21, sammanlagda distansen 2 346 kilometer och flygtiden 67 timmar 43 minuter. Hämtningarna tog i de flesta fall hela natten efter de långa flygningarna. Tisdagens »blankväder» var därför nästan välkommet, och tävlingsledningens besked att tisdagen skulle bli »icke tävlingsdag» utlöste inga protester.

### Onsdag, 5:e tävlingsdagen

Snålväder men flygbart. Vind NNV och lagom stark. Sena starter och »blandade» målflygfält: Jönköping, Hagshult, Feringe, Skillingaryd, Kalmar, Ronneby och Rinkaby.

Persson startade med ny Weihe från F 12. Magnusson, F 21, gick åter upp i ledningen efter en strong målflygning till Feringe, 162 km och höjdvinsten hela 3 275

och ett avancemang från sjunde till sjätte plats totalt. Dagsfaktorn den hittills lägsta 0,81.

Ställningen efter tredje tävlingsdagen: 1) Magnusson 345,27; 2) Persson 335,87; 3) Alm 333,04; 4) Brink 299,06; 5) Lundgren 294,23; 6) Hultqvist 264,85; 7) Björn Andersson 236,49; 8) Carlsson 181,77; 9) Winkler 150,72; 10) Holm 147,73; 11) Gundersen 145,21; 12) Andersson, F7, 138,43; 13) Berlin 137,47; 14) Nordholm 118,88; 15) Ohlsson 69,07; 16) Nylén 56,12. Birch-Jensen har utgått och Fugl, Danmark, har ledsnat på den hårda konkurrensen.

33 starter gjordes tredje tävlingsdagen, den sammanlagda flugna distansen var 1 423 km och flygtiden 57 tim 16 min. Ställningen i toppen hård och pressande. Allt kan inträffa.

### Måndag, 4:e tävlingsdagen

Måndagen gav de bästa resultaten hittills i någon svensk segelflygtävling över huvud taget. Vädrret prima med gradient 0,7-0,8 och lagom nordvästlig vind. Jönköping figurerade flitigast på startkorten som målflygfält — förarna har börjat bli en aning försiktiga och räknar hellre med de 25 % extra som en landning på längre bort beläget målflygfält ger än de 50 % som utdelas för landning på angivet fält. Hugger man till långt och landar hitom blir det ingen extrapoäng alls. Men en del friskisar plitade dock ner både Skillingaryd, Feringe, Kalmar, Hagshult och till och med Ystad på korten. Magnusson, F 21, hade Ystad på sitt. Satsa och vinn var tydliga hans valspråk numera efter söndagssegern.

Persson, F 5, slog sönder sin Weihe i starten och gjorde kaffeved av den. Höjdrodret kopplade ur av någon underlig anledning och planet gick i backen från ett par meters höjd. Noggrann undersökning

Rena nervkriget blev det mellan de tre tätmännen sista dagen. På bilden överst kartdiskussion mellan Alm, Magnusson och Brink. På bilden i mitten försöker Magnusson lösa finaldagens besvärliga ekvation, och på nedre bilden har Alm äntligen fattat sitt oåterkalleliga beslut.

m, dagens bästa för övrigt. Magnusson gick förbi både Brink och Alm, som ligger efter med 60 resp 75 poäng när endast en tävlingsdag återstår. Kusligt spännande.

Både Alm och Brink gick sent från berget. Bägge hade försiktigtvis angivit Jönköping som mål men landade med Feringe inom synhåll. Brink fick 116 km och Alm 114. Alms höjdvinst blev 1 150 m och Brinks 1 075. Dagspoäng: Brink 94,46, Alm 94,44. Hundradelar skiljer två verkliga kämpar. Brink kom femma i dagstävlingen och Alm sexa.

Två i etapptävlingen kom farlige Carlsson »Sjajton», F 13. Han hade angivit Ronneby som mål och chansade för fullt. Han kom till Skånes Fagerhult, 204 km, dagens längsta distans. Höjdvinst 2 175 m. Avancemang från 10:e till 4:e plats totalt. Bra marscherat. Tyvärr skadade han ena vingen vid en motsolslandning och måste kanske bryta tävlingen efter 5 dagar.

Trea i dagstävlingen kom Björn Andersson, som det tydligen lossnat för nu. Han landade vid Alvesta, 150 km, efter en höjdvinst på 3 175 m. Nedisning och krängel med instrumenten gjorde att han kom i okontrollerat läge med Moswey, funderade ut att det var en störtspiral, tog ur men fick huvan bortblåst på kuppen. Efter landningen, som gick bra men kanske var en aning hård, märkte han att vänstra skevningsrodret slitits bort... Sorg och förstämning i Stockholms-lägret. Telegram sent på natten till Stockholms-klubben efter en Weihe. Björn är tävlingssugen, och lagledaren Kalle Svänsson driver på värre. Här skall tydligen kämpas till det bittra slutet. Hinner Weihe fram bör Björn få en god slutplacering, som han verkligen gjort skäl för.

Arne Gundersen, den andre framgångsrike »civilisten» kom fyra i dagstävlingen. Han flög till Hammeda 162 km men hade endast 850 meters höjdvinst (ibland tycker man faktiskt att de låga höjderna borde premieras i stället för de höga. Utan tvekan välgjort att gå så långt på så liten höjd). Gundersen gick upp från sjätte till femte plats totalt och har ännu inte sagt sitt sista ord.

Bland övriga onsdagsresultat kan nämnas: Winkler 81 km, 1 150 m; Andersson, F 7, 80 km, 1 175 m; Nylén, F 10, 75 km, 900 m; Hultqvist, F 16, 52 km, 900 m; Persson, F 5, 65 km, 950 m; Lundgren, F 1, 52 km, 675 m; Berlin, F 4, 68 km, 625 m.

Ställningen efter fem tävlingsdagar:

- 1) Magnusson 064,57; 2) Brink 005,25;
- 3) Alm 500,11; 4) Carlsson, F13, 538,28;

Bengt Olow fick inte vara med och leka den här gången. Här nedan ses han i intresserat sällskap med de båda norrsmännen Foss och Nyered.

Meteorolog Persson med assistent fröken Holmberg lyckades »ordna» bra väder nästan hela tiden. Här skall höjdvindarna mätas. I cirkeln Persson, F5, som missade en dag, gjorde sammanlagt fem tävlingsstartar och placerade sig som fyra. Säker gosse.

- 5) Gundersen 508,81; 6) Björn Andersson 496,12; 7) Lundgren 470,36; 8) Hultqvist 458,21; 9) Andersson, F7, 451,70; 10) Winkler 444,09; 11) Holm, F14, 401,13; 12) Persson, F5, 380,07; 13) Berlin, F4, 241,63; 14) Fred Nordholm 200,98; 15) Ohlsson, F9, 196,72.

Femte tävlingsdagen gjordes sammanlagt 26 startar, den sammanlagda flygna distansen var 1 431 km och sammanlagda flygtiden 37 tim 51 min.

### Torsdag, vilodag

Blank himmel och hård nordlig vind den tilltänkta finaldagen. Förarna tävlingssugna. Sammanbitet men en aning nervöst i taktklungan, Magnusson, Brink, Alm. De båda sistnämnda »tråkar» Magnus och gör upp krigsplaner som han gärna får höra på. Den ena skall chansa, den andra flyga försiktigt. Magnus skall ha smörj. Magnusson blinkar inte ens, 59,32 poäng är bra att ha till godo och inger ett visst förtroende. »Sjajton» Carlsson, F 13, konstaterar med stor ledsnad att han inte har någon möjlighet att ersätta sin skadade Weihe. En reparation tar flera dagar. Samtliga på berget sörjer med honom. Björn Andersson polerar nyanlände Stockholms-Weihe och får vara med även sista dagen tack vare rappt ingripande av honom själv, Kalle Svänsson och pojarna hemma på Skarpnäck som kört i sporrsträck hela natten för att hinna fram. Skall det nu bli tävlingsväder på fredag?

### Fredag, 6:e och sista tävlingsdagen

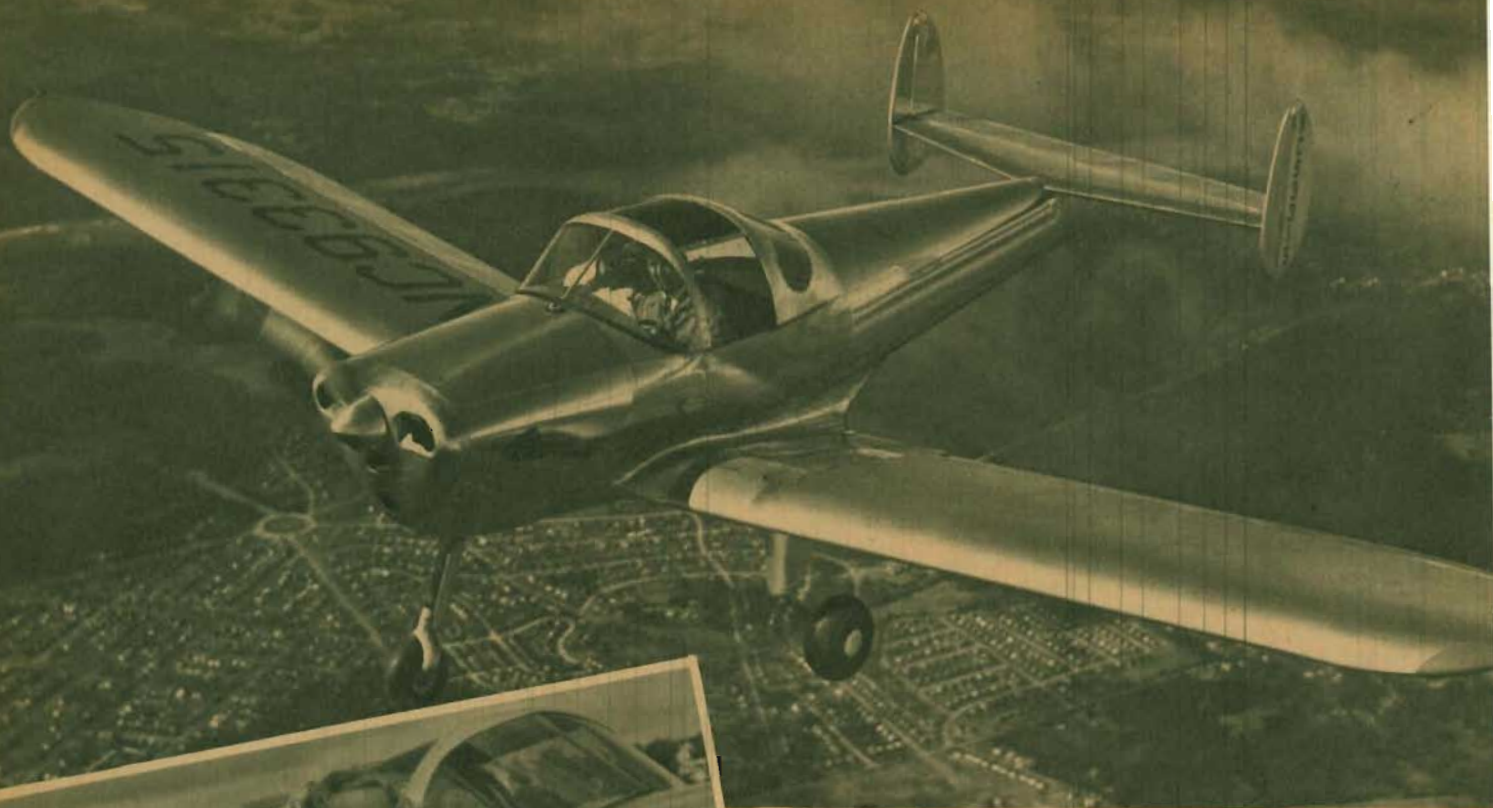
En jättedag med strålende väder och ypperliga resultat. Spännande till bristningsgränsen in i det sista. De tre »finalisterna» Magnusson, Brink och Alm låg på »linje» och kämpade, vaktade som herdehundar på varandra före starten. »Nervkriget» mellan de tre var så kostligt, att man kan skratta länge åt det.

Tillsammans med Gundersen väntade de i det längsta att ge sig iväg. Alla de övriga hade försvunnit, medan dessa fyra låg på

(Forts. på sid. 29.)

I cirkeln nedan Jan Andersson, F7, som flög till Varberg med en Baby sista dagen. Nedan till höger exmästaren Sven Alm, som var nära segern den här gången också. Därövan »Sjajton» Carlsson, F13, rökanke sin snugga i Heinz Klipps glada sällskap.





# Europapremiär på Bromma

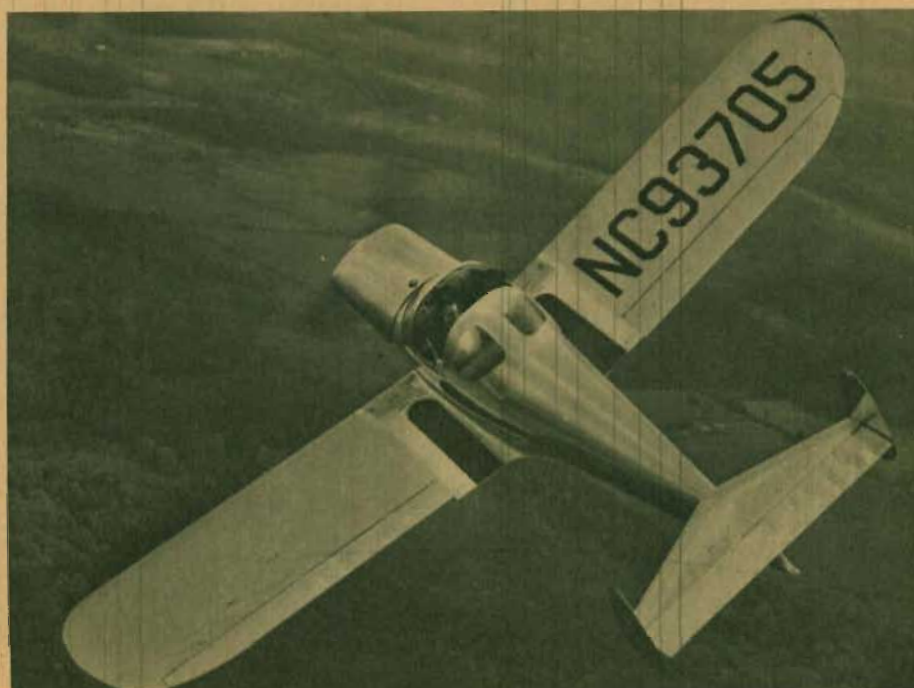
Helt nyligen anlände till Frihamnen i Stockholm några mystiska lådor, adresserade till ingenjör Claes A. Ax:son Philip, Södra Kungstornet, Stockholm. Lådorna visade sig innehålla ett nedmonterat exemplar av Ercoupe — ett av Amerikas just nu populäraste sportplan. Att ingenjör Philip, först i Europa, lyckades få över ett plan av denna typ måste betecknas som nära nog en bragd då efterfrågan i USA är fantastisk och det svartabörspris (!) som tillämpas ligger c:a 2 000 dollar över det normala.

Men har man som signaturen varit i tillfälle att flyga Ercoupe kan man mycket väl förstå att det finns amerikanare som är villiga att betala 5 000 dollar för detta flygplan vars normala försäljningspris, fritt fabriken, ligger strax över 3 000 dollar. Efter en flygtur med detta underbara plan har man också ganska svårt att förstå varför inte amerikanare och andra i större utsträckning går in för detta förenklade styrsystem. Även om alla flyglärare inte är förtjusta i Ercoupes styrsystem, måste det

dock betyda en del när en så stor firma som Aeronca inköpt licens för tillämpning av Ercoupesystemet på sin nya Aeronca Chum. Ett av bevisen på hur lätt det är att lära sig flyga med Ercoupe är den amerikanska statistik som visar att det i genomsnitt krävs endast 3,5 timmars utbildning för personer i åldern 18—25 år och fyra timmar för elever i åldern 25—55 år. Redan efter denna rekordkorta lärdomstid flyger eleven med lätthet sin Ercoupe solo, 10 000 Ercoupe har Engineering & Research Corp.

beställning på och man får en ganska god uppfattning om fabriken kapacitet, då enbart från tidpunkten för den japanska kapitulationen fram till den 23 april i år inte mindre än 1 000 flygplan levererats. Jämfört med hela förkrigsproduktionen — 112 flygplan — betyder detta att såväl fabriken leveranskapacitet som intresset för Ercoupe ökat enormt under kriget. ERCO:s kapacitet kommer emellertid ytterligare att ökas och man beräknar kunna ha största  
(Forts. på sid. 32.)

På denna sida ses två eleganta amerikanska flygbilder av världens säkraste sportplan — Ercoupe. På det infällda fotot agerar fru Aina Philip med framgång »kuttersmycke» på den första svenska Ercoupen SE-AWU.





# Helikopterfeber i U S A

Trots att bortåt ett nittio-tal stora och små firmor i USA sysslar med helikopterbyggen av olika slag, finns det endast en helikopter färdig för den civila marknaden — Sikorsky S-51. Den kostar emellertid endast 53 000 dollar vilket omräknat i svenska pengar blir i runt tal en halv miljon. Enligt uppgift lär den påbörjade serietillverkningen av tvåsitsaren Bell 47 ha uppskjutits på grund av att vissa svagheter i rotorkonstruktionen framkommit under proven. Bell 42 får som en följd härav också vänta. Den senare går i Sikorsky-helikopters prisklass, medan försäljningspriset på Bell 47 har beräknats till omkring 25 000 dollar. Det återstår emellertid att se när de kommer ut i marknaden. Bendix är tyst beträffande sina projekt G, H och I som ännu inte ens nått prototypstadiet.

## G & A Aircraft Inc.

är ett dotterbolag till Firestone Tire & Rubber Company och efterföljare till den berömda autogiro-fabriken Pitcairn. G & A levererade förra året till arméflygvapnet en sitsig lättviktshelikopter betecknad XR-9B, som sedan dess undergått flygprov på amerikanska arméflygvapnets försökscentral Wright Field. XR-9B lär vara synnerligen lättflugen och överstelöjtnant K. S. Wilson som är chef för helikoptersektionen på Wright Field är övertygad om att han kan lära vem som helst att flyga denna helikopter på samma antal instruktionstimmar som

i ett konventionellt flygplan. XR-9B har flygkropp av svetsade stålrör och metallklädsel. Nospartiet är tillverkat helt i plexiglas. Stjärtbommen är gjord i balsa med metallklädsel. För att skydda den bakre rotorn har man försett stjärtbommen med ett stöd som hindrar rotorn att slå i marken. Huvudrotorn har en diameter på 8,54 m och en bladyta på 1,16 m<sup>2</sup> medan stjärtrotorn endast har 1,98 m diameter och 0,10 m<sup>2</sup> bladyta. Motorn är en 4-cyl luftkyld Lycoming på 135 hk. Bränsletanken rymmer 95 liter och med 80 oktans bensin får XR-9B en flygtid på ca tre timmar. Några exakta prestandauppgifter har inte lämnats på typen, men maxfarten lär ligga betydligt över 160 km/t. Marschfarten med 65 procents effektuttag håller sig omkring 125—135 km/t. Toppöjden är över 3 000 m och stighastigheten mer än 300 m/min. En utveckling av XR-9B är redan under utprovning på Wright Field och en fyrsitsig civil typ kallad GA-50 beräknas kunna provflygas detta år. GA-50 är försedd med dubbla stjärtrotorer, vilka medger en kortare bakropp än vad man hittills varit van vid på liknande konstruktioner.

## Kellett Aircraft Corp.

har utfört mycket ingående prov med sin tidigare konstruktion XR-8-2 och bl a har man gjort försöksflygningar för postverket i Philadelphia räkning med landningar på

posthusets tak. Prototypen till en ny militär helikopterkonstruktion kallad XR-10 är redan provflugen. Ingenting har meddelats från fabriken om denna typ men det är känt att det rör sig om en större typ med två motorer på vardera 550 hk, monterade på flygkroppens utsida i inklädnader och driven med ett rotorsystem av samma utförande som på XR-8. XR-10 skall också byggas som civil typ med beteckningen KH-2. Fråga är emellertid om inte det rotorsystem som användes på Kellett-typerna är lite för komplicerat för att i längden bli driftsäkert.

## Landgraf Helicopter Co.

har fortfarande sin tvårotoriga Pobjoy-utrustade helikopter H-2 under prov på arméflygvapnets försökscentral. Någon serietillverkning av H-2 torde inte komma igång men fabriken har nu på rithordsstadiet tre eller rättare sagt två nya helikoptertyper utvecklade ur H-2. Den första typen Landgraf H-3 är två—tressitsig medan H-4 finns i två olika versioner, en femsitsig och en åttasitsig, den sistnämnda betecknad H-4A.

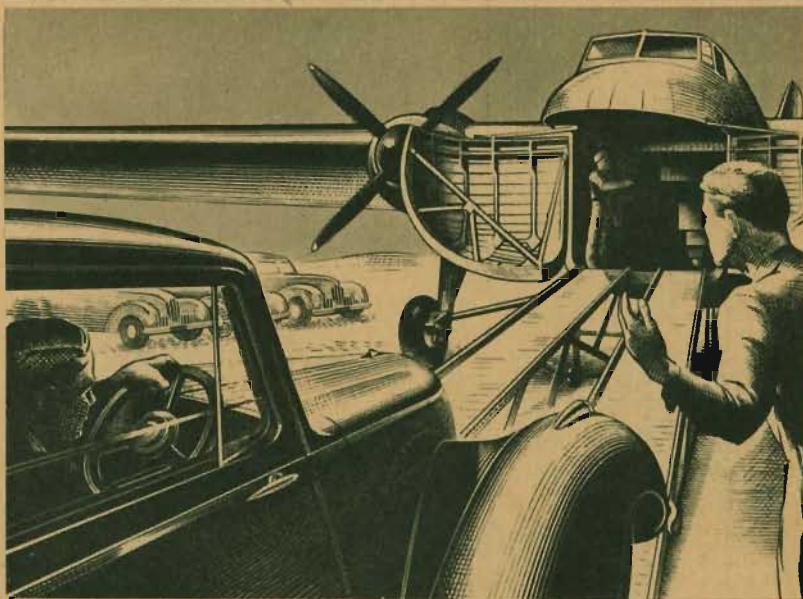
Följande beräknade data och prestanda har angetts för H-3 (värdena för H-4 inom parentes): flygvikt 744 kg (2 554 kg), rotordiameter 6,61 m (12,19 m), rotorantal 2 st på 4,6 m utriggare (2 st på 7,6 m utriggare), motor Continental med 135 hk max- och 125 normal effekt (Pratt & Whitney med 450 hk start- och 450 hk normal effekt), effektbelastning 5,49 kg/hk (5,67 kg/hk), effektiv rotorfyllningsbelastning 11,74 kg/m<sup>2</sup> (12,54 kg/m<sup>2</sup>), rotorvarv 380 v/min (191 v/min), nedväxling 7,25:1 (12:1), byggnadsätt helmetall — skal-konstruktion (dio), beräknad marschhastighet 188 km/t (219 km/t) och flygsträcka 684 respektive 933 km.

(Forts. på sid. 33.)

## Flygande biltransport...

Då man beräknar kostnaderna för transport av bilar luftvägen inverkar de omständigheterna att man helt kan se bort från materiel och arbetslön för emballering och att denna metod — förutom andra absoluta fördelar — är en god affär. Det finns för närvarande inget flygplan i världen som är mera lämpat för transport av fordon än "Bristol" Freighter... dess rymliga inre framgår av att lastrummets höjd är 2,3 m. och minimibreddens är 2,4 m.

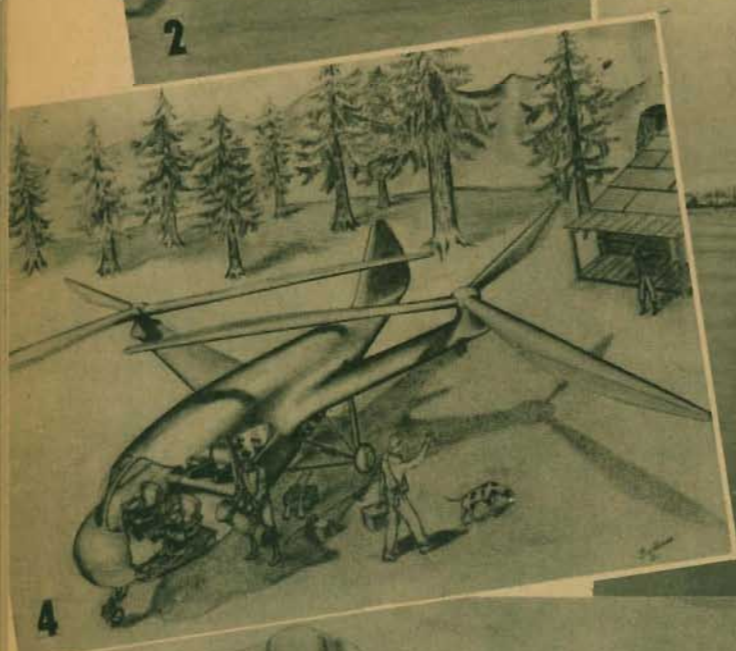
En annan stor fördel är med vilken lätthet fordonen kan lastas och lossas genom de breda dörrarna i nosen, vilket tillsammans med planet goda start- och landningsegenskaper och utomordentliga driftsekonomi gör att Freighter ligger bäst till för dessa speciella transporter.



THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED ENGLAND



2



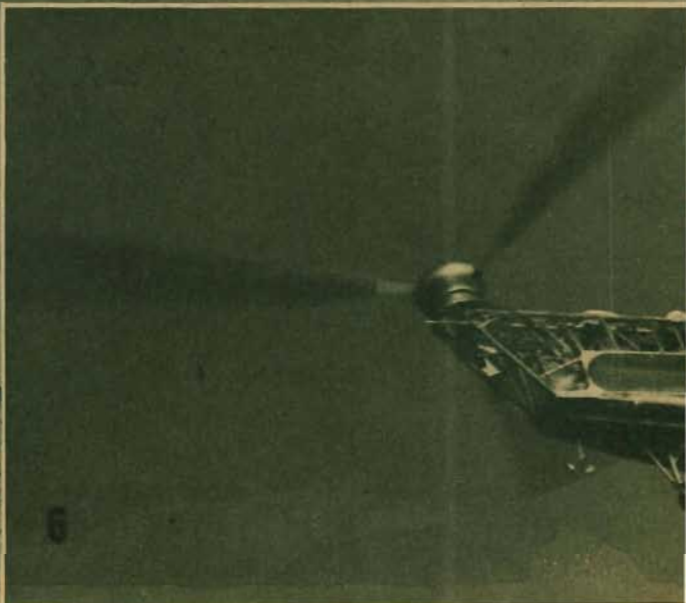
4



3



5



6

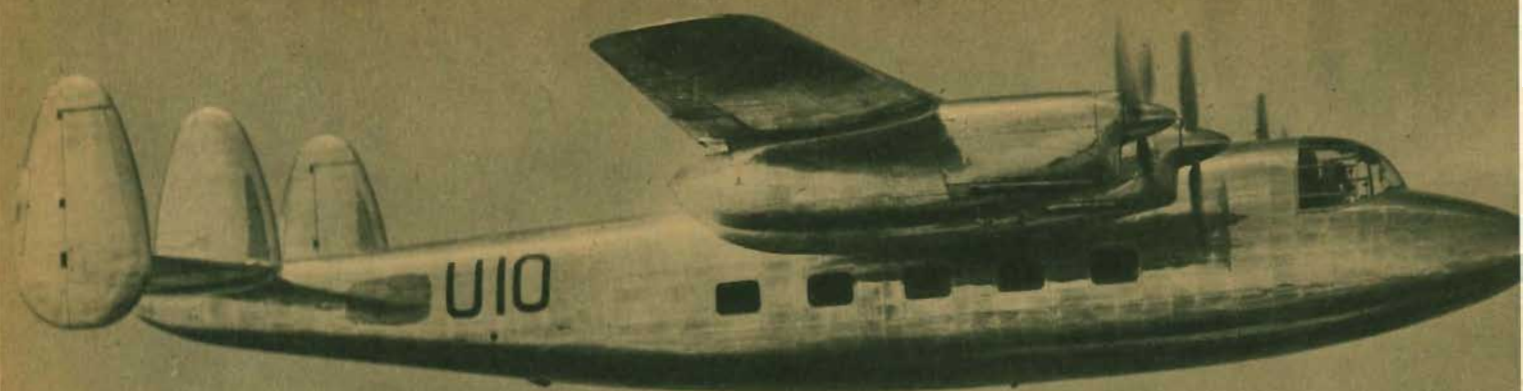


## HELIKOPTER-REVY

På detta uppslag presenteras några amerikanska helikoptertyper som delvis korresponderar till artikeln på sid 17.

- 1) Cirkeln innehåller den militära lättviktshelikoptern G. & A. XR-9B, som kom för sent för att hinna utföra några dåd i krigets tjänst.
- 2) G. & A. XR-9B på amerikanska arméflygets stora försökscentral Wright Field. I bakgrunden ses två av de P-80 Shooting Star som deltog i den omtalade rekordflygningen över den amerikanska kontinenten.
- 3) Dekorativ är minsann den första Landgraf-helikoptern H-2 som nu undergår prov vid arméflygvapnet.
- 4) Den projekterade fem-åttasitsiga helikoptern Landgraf H-4 hyser man däremot stora förhoppningar på liksom på
- 5) Landgraf H-3, en två-tresitsig tvårotorig helikopter som ännu så länge befinner sig på ritbordet.
- 6) PV-3 betecknar ett ganska långt steg framåt i helikopterutvecklingen och Piasecki Helicopter Corp, som firman numera heter, arbetar f n med serieleveransen av denna helikopter som beräknas kunna levereras till de första civila köparna om c:a 9 månader. PV-3 transporterar sammanlagt 12 personer med bagage och fraktar dessutom post m m över kortare sträckor.
- 7) Den beprövade typen Sikorsky R-4B var den första helikopter som nådde fram till serietillverkning. Både i England och USA har R-4:an utträttat bl a sådan räddning av skeppsbrutna, störtade flygare m m som visas på denna bild.
- 8) Kellett-konstruktionen XR-8-2 i moderniserad uppbyggnad utanför posthuset i Philadelphia, där en del prov företagits.





## En 4-motorig Miles-succé

Den sedan länge emotsedda provflygningen av Marathon, det första fyrmotoriga flygplan som byggts av Miles Aircraft Ltd, ägde rum den 19 maj. Den första 20-minutersflygningen utfördes av fabriken chefsprovflygare, »Ken» Waller. Marathon visade sig vara ett utomordentligt flygplan och speciellt lär flygegenskaperna ha imponerat på den närvarande expertisen.

Planet är konstruerat efter Brabazon-kommitténs specifikation typ VA och brittiska flygministeriets specifikation nr 18/44. Miles M. 60 Marathon är ett högvingat helmetall-monoplan försett med infällbart trehjulstätt och i prototyp utrustat med fyra De Havilland Gipsy Queen 71-motorer med vardera 330 hk starteffekt. Senare kommer eventuellt dessa motorer att bytas ut mot stjärnmotorer av typ Armstrong Siddeley Cheeta eller Alvis Leonides och när lämpliga reaktionsaggregat blir tillgängliga kom-



Det nya engelska lokaltrafikplanet Miles M 60 Marathon ses på denna sida i en trio vackra flyg- och markbilder. Prototypen har tre fenor men på serieversionen kommer de eventuellt att reduceras till två.

mer man att kunna utrusta Marathon med dylika utan att en omkonstruktion av vingarna blir nödvändig. Aggregaten kommer eventuellt att bli av Miles egen konstruktion och tillverkning.

Prototypen är försedd med en tredje centralfena, som dock antagligen kommer bort på serieversionen. Planet utmärker sig i övrigt för vackra linjer och ett ganska lågt trehjuligt landstätt med dubbla huvud-

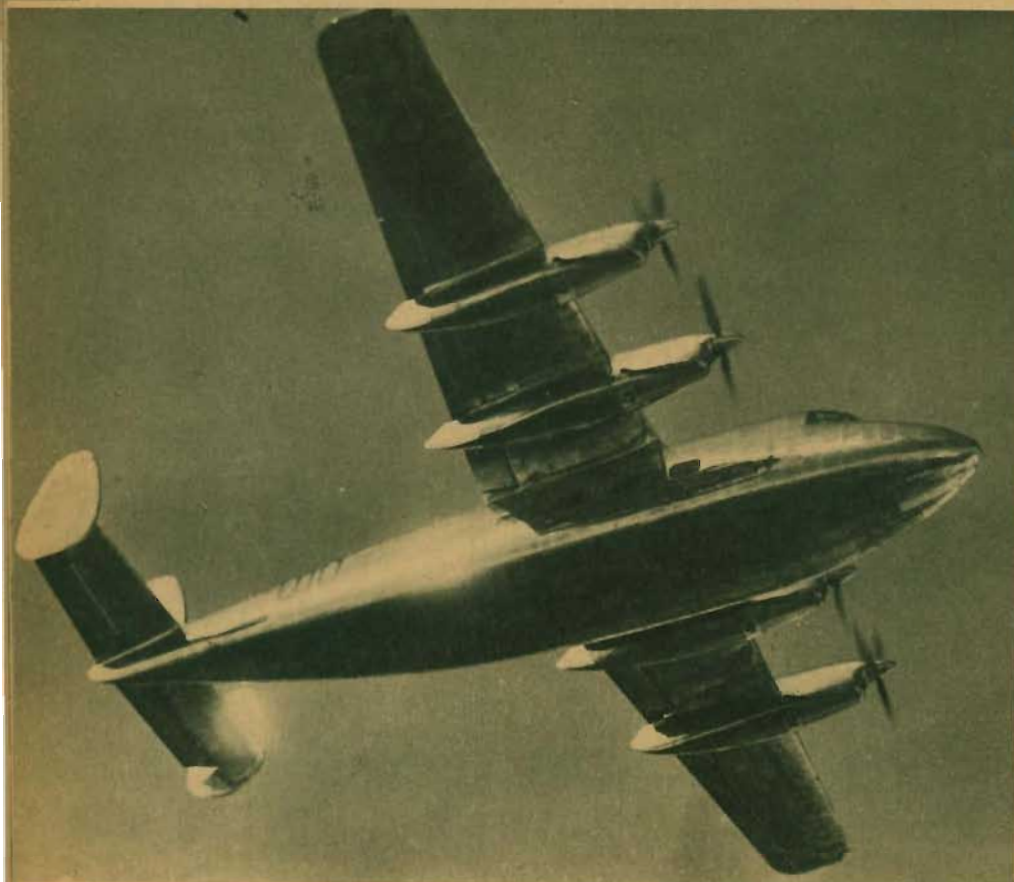
hjul. 14—18 stolar är normalt installerade i huvudkabinen men genom reduktion av det bakre lastutrymmet kan ytterligare två stolar sättas in. Sammanlagt nio rymliga fönster, fem på styrbordssidan och fyra på babordssidan, ger passagerarna en utmärkt utsikt, vilken också förbättras genom vingens höga placering. Förarkabinen är utrustad med dubbelkommando.

De ovanligt korta startsträckor som brukar känneteckna Miles-konstruktioner är också ett utmärkande drag hos Marathon tack vare de effektiva klaffarna i innervingarnas bakkanten. Det framåt-uppåt infällbara trehjuliga landstället med de dubbla huvudhjulen är en god säkerhetsfaktor i händelse av punktering. *Gnomo.*

### Data och prestanda:

Besättning: 2—3 man.  
 Passagerare: max 20.  
 Motorer: 4 st Gipsy Queen 71, sexcyl luftkylda radmotorer med 330 hk starteffekt vardera.  
 Spännvidd: 19,8 m.  
 Längd: 15,9 m.  
 Höjd: 4,08 m.  
 Vingyta: 46,45 m<sup>2</sup>.

	18 pass	13 pass	lastversion
Tomvikt:	5.080 kg	5.080 kg	4.650 kg.
Flygvikt:	7.370 kg	7.370 kg	7.370 kg
Topp höjd: 7.300 m (med 3 motorer 6.100 m).			
Stighastighet vid marken: 472 m/min.			
Maxhastighet: 370 km.			
Max marschhastighet: 338 km/t på 3.050 m.			
Ekonomisk marschhastighet: 282 km/t.			
Max flygsträcka: 1.600 km.			
Normal flygsträcka med 18 pass eller 1.600 kg gods: 800 km.			
Startsträcka: 460 m över ett 15 m hinder.			



# ”Utdragbara” trafikplan

Det största transportplan som hittills byggts för Royal Air Force, Handley Page H. P. 67 Hastings C. Mk. I, provflögs i början av maj detta år. Detta militära trupp- och godstransportplan är praktiskt taget indentiskt med det nya fyrmotoriga trafikplanet Handley Page Hermes, vars första prototyp havererade under provflygningen den 2 december förra året. Trots denna tråkiga händelse, inte minst på grund av att hela besättningen fick sätta livet till, fortsattes arbetena på den militära syster-typen Hastings som påbörjats ungefär samtidigt med olycksplanet. Hastings genomgick emellertid proven på rekordtid och ty- pen infriade alla förväntningar.

Den militära Hastings som redan beställts i över 100 exemplar är konstruktivt sett samma flygplan som Hermes med undantag av större ilastningsdörrar, utrustning för transport av upp till 50 fullt utrustade soldater eller krigsmateriel. Det återstår emellertid att se om den militära Hastings i likhet med den luxuöst inredda Hermes kommer att utrustas med tryck-täta kabinutrymmen. På gods- eller trupp-transportversionerna kan väl detta anses mindre nödvändigt och möjligen kommer endast de Hastings som blir avdelade för transport av VIP-passagerare att förses med denna utrustning.

Handley Page Ltd blir den närmaste framtiden fullt sysselsatt med produktionen av den militära Hastings, men man fortsätter emellertid med att färdigställa prototyperna till trafikplanet Hermes i inte mindre än tre olika utföranden, kallade Hermes I, II och III. Hermes I kommer utom ifråga om inredning att bli identiskt med den nu provflugna Hastings. II:an får samma motorutrustning som I:an, d v s fyra Bristol Hercules 101 med 1675 hk starteffekt vardera. Flygkroppen kommer emellertid att förlängas fyra meter så att Hermes II beräknas kunna rymma max 64 passagerare, medan Hermes I tar 50 passagerare. Hermes III skall i sin tur bli en specialversion av II:an med de båda yttermotorerna ersatta av propellerturbiner av typ Bristol Theseus med 2500 hk maxeffekt vardera. Detta arrangemang väntas höja planets marschhastighet till 570 km/t, vilken siffra annars motsvarar maxhastig- heten på Hastings och Hermes I. Dessa två typer marschar f ö på 480 km/t, medan Hermes II endast presterar 467 km/t marschfart.



I Boeing Aircraft Co:s Wichita-fabrik har påbörjat prototyp tillverkningen av ett nytt tvåmotorigt lokaltrafikplan kallat Boeing Model 417.

## Stratocruiser Junior

Boeing Aircraft Co:s Wichita-fabrik har nyligen slutfört konstruktionsarbetet med ett nytt tvåmotorigt lokaltrafikplan kallat Boeing Model 417 Stratocruiser Junior med anledning av sina stora likheter med dess »storebror», den 80-sitsiga atlantrafikjätten B-377 Stratocruiser. Model 417 är avsedd för transport av omkring 20—24 passagerare och den planerade motorutrustningen utgöres av två 800 hk 9-cyl stjärnmotorer av den nya typen Wright C-7 Cyclone BA-1. Planet har konstruerats av Wichita-fabrikens ingenjörer i intima samarbete med huvudverkstäderna i Seattle.

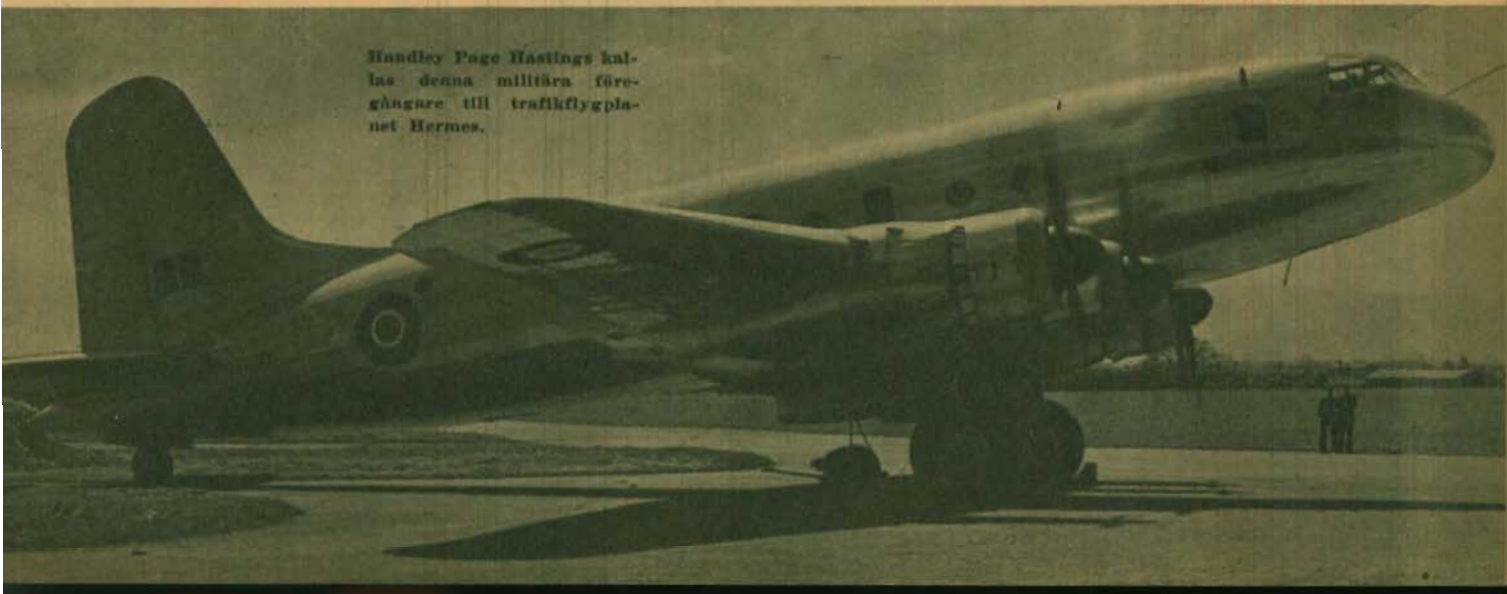
J. E. Schaefer, Boeings vice-president och Wichita-fabrikens verkställande direktör, som under kriget hade ansvaret för de 1644 Boeing Superfortress och 10346 Boeing Kaydet övningsplan som tillverkades vid wiclitaverkstäderna, omtalar att Model 417 konstruerats med tanke på bästa möjliga driftsekonomi och en användbarhet som lär överträffa

allt annat i samma storleksklass. Planet kan flygas ekonomiskt antingen som passagerar- eller rent godstransportplan och är dessutom avsett för användning på flygplatser som endast uppfyller det amerikanska CAB:s fordringar för flygplatser av klass II, alltså med banor av omkring 900 meters längd.

På grund av att planet — i motsats till Stratocruiser — gjorts högvingat har man kunnat göra nosstället lägre, vilket i sin tur betydligt underlättar passagerarnas instigning, ilastning av gods m. m. Det trehjulinga landstället har dubbla landningshjul på huvudstället och är helt infällbart i motorgondolerna respektive flygkroppen. En stor nyhet är en postpickup-anordning som man ämnar installera i huvudlastrummet.

Boeing Model 417:s beräknade data och prestanda har följande utseende: spännvidd 26,41 m, längd 16,46 m, höjd 6,46 m, flygvikt 8400 kg, maxhastighet 390 km/t och marschhastighet 330 km/t.

Handley Page Hastings kallas denna militära föregångare till trafikflygplanet Hermes.



Fyra av Widerøes Flygeselskaps första flygelever. Fr v Sten Amundsen, Lillemor Bentz-rød, Egil Bjørn och Jan Mürer.

- **Norska privatflygare köper över 60 plan**
- **Sportflygarna planerar egen flygplats**
- **Transportflyg på Fjærran östern**



## NORSKT PRIVATFLYG RUSTAR UPP

En av de största svårigheterna med återuppbyggnadsarbetet i Norge har varit valutaproblemet. Det krävs så många nyanskaffningar från allå håll att myndigheterna naturligt nog måst söka begränsa inköpen till det allra nödvändigaste. Det ser emellertid ut som om de makthavande har beslutat ge norskt flyg en verklig chans att komma sig upp igen och man har beviljat valuta till stora nyinköp. Att man söker hjälpa fram DNL:s trafikflyg är kanske inte så underligt, men en rad smärre flygbolag och sportflygare har också fått möjlighet att köpa sammanlagt över 60 flygplan.

Det starka flygintresset efter freden har bl a tagit sig uttryck i att nya flygbolag bildats. *Widerøes Flygeselskap A/S* är fortfarande ett av de starkaste, men av de nystartade bolagen kan även nämnas *Lufttransport A/S* i Ålesund, *Vingtor Luftveier* i Sandefjord och *A/S Polarfly* i Narvik. Ett flygbolag håller också på att bildas i Bergen där den kände veteranen, atlantflygaren *Thor Solberg* kommit tillbaka från Amerika och återupptagit verksamheten inom civilflyget. Och andra bolag kommer...

### Ingen konkurrens med DNL

Bildandet av DNL har inte resulterat i någon monopolisering av trafikflyget. De nystartade privata bolagen kommer inte i något konkurrensförhållande till DNL, tvärtom är alla inställda på samarbete och de har också mött förståelse från DNL:s sida. De mindre bolagen kommer i stor utsträckning att komplettera DNL med lokaltrafik. De torde också få använda DNL:s verkstäder.

Av de rena transportflygföretagen bör i första hand nämnas *Skipsreder Braathens* världsomfattande firma. Braathens har köpt Skymasters för transport av gods mellan de olika kontinenterna och hans rutter kommer att sträcka sig ända till Fjærran östern. En större stab av flygpersonal har anstälts och genomgår en specialutbildning i Amerika, där också flygplanen görs klara. Vidare är *Skipsrederiet Fred Olsen* intresserat av transportflyg och kommer enligt vad FLYG:s korrespondent erfarit att basera denna trafik på Dakota-maskiner. Det blir

i första hand fråga om export av hummer. De mindre bolagen kommer i huvudsak att ha hand om lokaltrafiken, i vilken ingår frakt av passagerare och gods, taxi- och ambulansflyg. Några bolag kommer dessutom att ha skolflyg på programmet.

### Nytt inom norskt privatflyg

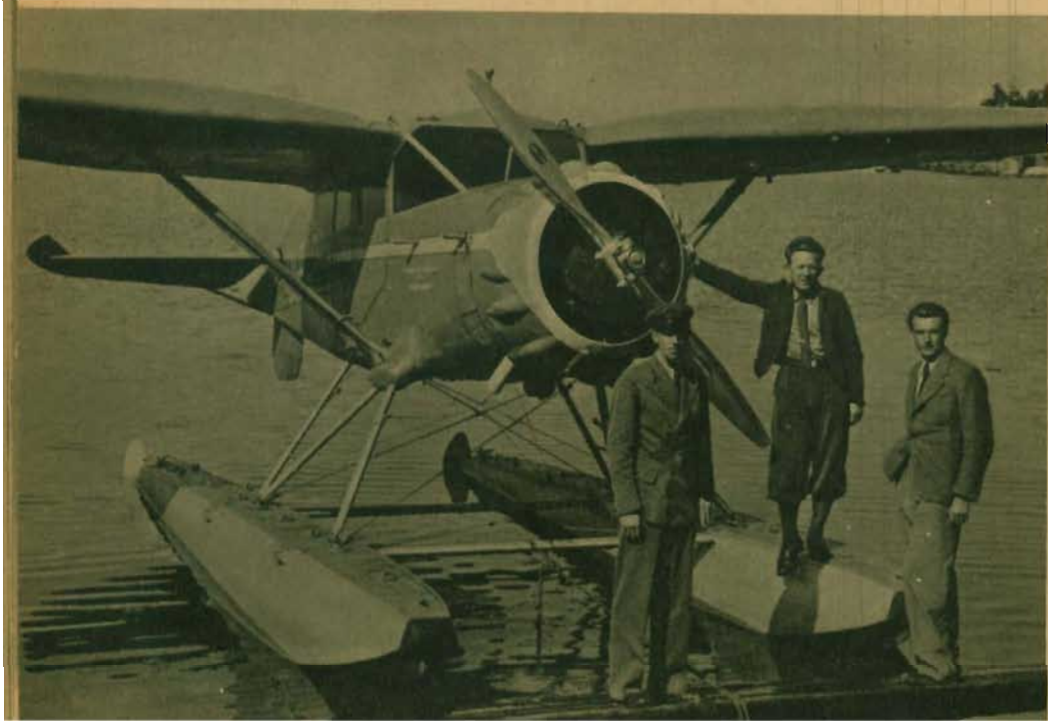
Av de nya materielinköpen kan nämnas: *Widerøes Flygeselskap A/S* har köpt tre fyrsitsiga Fairchild 24 (UC-61K) med 200 hk Ranger-motorer. Fairchild används flitigt i Amerika och passar utmärkt för taxi-flyg. Planet har fast landningsställ, på vilket även flottörer kan monteras. *A/S Polarfly* i Narvik har skaffat sig två exemplar av det kanadensiska 8-sitsiga *Norseman*, ett plan som nästan är som specialbyggt för de norska förhållandena. *Thor Solbergs* bolag i Bergen har också köpt två maskiner av samma typ och kommer dessutom att ta hem en del amerikanska *Cessna*-plan, främst avsedda för skolflygning. *A/S Lufttransport* i Ålesund har köpt fyra Fairchild för passagerarflygning och av samma typ som de *Widerøe* anskaffat.

*Vingtor Luftveier* i Sandefjord har skaffat fyra *Beechcraft 17* förutom en del *Piper Cub*. *Beechcraft*-maskinerna gör en marschfart av 280 km/t och tar fyra passagerare plus föraren. Motorn är på 450 hk och aktionsradien är 1 600 km. Nyttolasten är 730 kg. *Norsk Aero Klubb* har beställt 50 *Piper Cub* — surplus — som skall användas för skol- och sportflyg. Allt som allt har i Norge således inköpts över 60 maskiner. Alla inköp har skett genom U. S. Foreign Liquidation Commissioner.

### Uppsjö på flygelever

Medan de flesta nystartade bolag ännu arbetar med sin organisation har *Widerøes Flygeselskap* kommit i gång på allvar. Bo-

Ett av *Widerøes* kartläggningsskygplan före kriget, en femsitsig *Stinson*. *Viggo Widerøe* t v och längst t h en av kartläggningsexperterna, löjtnant *Helge Skappel*.



# ETT SVENSKT VÄRLDSREKORD



Ingenjör Rolf von Bahr har med sina 7 000 timmar i autogiro större erfarenhet än någon annan i världen av skruvflyg.

7 000 timmar i autogiro har ingenjör Rolf von Bahr, Stockholm, bakom sig, dvs mer än någon annan autogiripilot i hela världen. Den näst bästa noteringen lär hållas av en amerikan som uppges ha bortåt 4 500 timmar. De flesta av svenskens autogirotimmar lär ha avverkats under de min- och neutralitetsspaningar som han och hans broder Bertil von Bahr utförde under kriget. Som jämförelse kan nämnas att Bertil har ca 700 timmar.

För att förnya materien hos A.-B. Helikopterflyg har von Bahr vistats i England ett tag, dels för att skaffa tre autogiros av den beprövade typen C. 30 (då inga Cierva C. 40 fanns att tillgå), dels för att studera de engelska framstegen på helikopterområdet.

— Engelsmännen har inte kommit så långt som amerikanerna på detta område men flera originella och till synes mycket användbara konstruktioner är nu under tillblivelse, berättar von Bahr. Cierva Autogiro Ltd är säkerligen den mest verkliga firman och hos Cunliffe-Owen nere i Southampton håller man på med experimenttypen Cierva W. 9 som redan flugits

ett 30-tal timmar. Denna typ är emellertid mera avsedd som någon sorts provbädd för det nya styrsystemet med avgasutsläpp i stjärten. Motorn är en 200 hk de Havilland Gipsy Six. Nästa Ciervakonstruktion är en trerotorig lasttyp kallad Cierva Air Horse. Motorn som driver de tre rotorerna är en 1 700 hk Rolls-Royce Merlin 32. Flygplanen ser ut som en aerodynamisk mardrömen lär ha en lastkapacitet på bortåt 3—4 ton. Air Horses huvudsakliga användning tycks emellertid bli att bekämpa de skadeinsekter som på flera håll utgör en fara för skörden.

Ett mycket gott grundläggande arbete har utförts av Bristol Aeroplane Co. som mycket noggrant provat helikopterdelar i utnöttnings-, skak- och dragprov m m. Samma firma har följande prototypen till en fyr-sitsig helikopter av konventionell typ med stjärnmotor färdig. Detta plan kallas än så länge Bristol 171. Nästa nya engelska helikoptertyp är Fairey Gyrodyne, en helikopter som i många avseenden skiljer sig från de vanligaste konstruktionerna. Huvudrotorn har kvar sitt normala läge men den sk stjärtrötorn har flyttas fram och placerats på en mindre utriggare. På den motstående sidan, styrbord, har man för ut-

seendets skull byggt till en liknande anordning.

Frågan om AB Helikopterflygs eventuella anskaffning av helikopters ligger ännu i vida fältet och firman försöker än så länge odla skruvflygintresset här i landet med sina autogiros. Den enda helikopter som firman skulle kunna reflektera på är den femsitsiga Sikorsky S-51, vilken kostar endast 53 000 dollar. Men då därtill kommer tull, frakt, reservdelar (en rotoruppställning 7 500 dollar) och en obligatorisk utbildning hos Sikorsky (2 000 dollar), förstår man att bolaget avvaktar...

Till hösten åker emellertid von Bahr över till USA för att sondera den amerikanska helikoptermarknaden. AB Helikopterflyg kommer tydligen snart att göra skäl för namnet.

laget disponerar för övrigt sju skolflygplan — tre Cub Coupé, två Fairchild Cornell, en Luscombe och en KZ III. Bolaget har vidare två speciella kartläggningsflygplan av typ Me-108 Taifun. Ett av planen befinner sig nu i Finnmarken, där man skall kartlägga 80 distrikt.

Bolagets disponent, herr Kjarstad, uppger att intresset för skolflygning är enormt. Nu är tillströmningen av elever så stor att plats inte kan beredas alla. Ungefär 30 elever är i luften per dag och de 26—28 disponibla flygtimmarna utnyttjas till det yttersta. Eleven anses mogen för A-certifikat efter ca 13 timmars flygning. Detta certifikat ger i Norge endast rätt till privatflygning. Hittills har 15 elever klarat provet.

## Högkvarter för sportflygarna ett intressant projekt

Instruktionen börjar med en teoretisk kurs, som följs av åtta timmars DK-flygning. Därefter får eleven företa ca fem timmars ensamflygning kombinerad med start- och landningsövningar. Skolflygningen äger rum på Fornebu, men bolaget har planer på att upprätta ett skolflygcentrum på annat ställe i närheten av Oslo. Fornebus rullbanor av asfalt nöter kraftigt på småflygplanen och under varma dagar kan dessutom termiken vålla obehag. Bolaget planerar också att starta ambulering flygskolor runt om i Norge. Priset för utbildningen varierar mellan 55 och 75 kronor per timme.

Det norska flyget växer som synes fram mycket snabbt. Ett projekt som väckt särskilt stort intresse inom norska flygarkretsar är flygaren Thor Solbergs experiment i Amerika med att försöka ordna ett eget högkvarter för sportflygarna, där de kan bo, ha sina flygplan och idrotta på fritiden.

Edvard Omholt-Jensen.

## NYA STÄDER FÅR GRATISFLYG!

FLYG bjuder 75 personer i Norrköping, Nyköping, Södertälje och Västerås på en flygtripp

Vem vill inte nu i sommarhelten flyga till Visby och svalka sig med havsbud! FLYG:s tävling, där vi lottar ut ett antal dylika flygresor, har rönt ett sådant intresse att vi beslutat oss för att fortsätta till andra platser och göra dessa gratisresor till sommarens schlagere.

Tredje etappen utökas sålunda med tre nya städer — Norrköping, Nyköping och Södertälje — och dessutom står erbjudandet kvar för västeråsarna. Tio personer från Norrköping och fem personer från de andra städerna får på FLYG:s bekostnad gratis järnvägsresa till Stockholm och åter samt en flygbiljett Stockholm—Visby tur och retur. Som andra pris utgår en järnvägsresa fram och tillbaka till Stockholm samt en rundflygning över huvudstaden för 15

personer från Norrköping och Västerås samt 10 från Nyköping och Södertälje.

Tävlingsreglerna är enkla: det gäller bara att kontrollera om det egna personkortsnummeret stämmer med nedanstående. Den som hittar sitt nummer i vinstförteckningen har bara att insända uppgift om namn (obs! samtliga förnamn), födelsedatum och adress samt personkortets serie och nummer till FLYG, Tegnérgatan 35, Stockholm. Före den 20 augusti.

### VINSTLISTA

Järnvägsresa hemorten—Stockholm tur och retur samt flygresa Stockholm—Visby tur och retur erhåller innehavarna av personkort med nummer:

	Ser.	Nr	Ser.	Nr	Ser.	Nr	Ser.	Nr	Ser.	Nr
Norrköping	11	074678	25	845165	25	861919	25	887334	25	892567
	21	092867	25	853141	25	880085	25	892410	25	892618
Västerås	16	026438	23	115207	23	120580	23	143815	23	144377
	16	091180	26	363148	26	375126	26	378042	26	380193
Södertälje	26	017139	26	017739	26	021571	26	018303	26	018629

Järnvägsresa hemorten—Stockholm tur och retur samt rundflygtur över Stockholm tillfaller innehavarna av personkort med nummer:

	Ser.	Nr	Ser.	Nr	Ser.	Nr	Ser.	Nr	Ser.	Nr
Norrköping	11	074738	21	092428	25	861387	25	870068	25	880732
	15	074947	25	852127	25	864703	25	870348	25	881438
	19	082100	25	859431	25	867573	25	872281	25	891306
Västerås	11	024437	23	116629	23	129743	23	131917	23	145017
	13	024257	23	117620	23	130267	23	133252	23	146846
	23	115671	23	121154	23	130325	23	142380	23	148050
Södertälje	19	091246	26	365619	26	368926	26	373806	26	380527
	26	363685	26	366072	26	370068	26	375050	26	380542
Nyköping	16	084475	26	084656	26	015142	26	017146	26	086127
	19	084608	26	014832	26	017118	26	025650	26	229043



**J 28:ans**  
**GOBLIN MOTOR**  
är utrustad med

**KLK**

**TÄNDSTIFT FÖR REAKTIONSMOTORER**

KLK TÄNDSTIFT FINNES FÖR  
ALLA SLAGS FLYGMOTORER

REPRESENTANT



**AERO MATERIEL AB**  
**STOCKHOLM**

BIRGER JÄRLESGATAN 6



# LÄR ER FLYGA I FLYG

## LEKTION XVI. LÅGFLYGNING

Av Grels Næslund

Med *lågflygning* menas flygning på lägre höjd än 150 m. Det är i första hand militärflygare, som ur operativ synpunkt har användning för sådan flygning, men även civilflygare kan tvingas ned på lägsta höjd t ex på grund av dåligt väder. Det är därför viktigt att alla flygelever lär sig principerna för flygning på låg höjd och får tillräcklig övning häri vid flygning i *dubbelkommando*.

Tyvärr har många olyckor inträffat under sådan lågflygning, som direkt kan rubriceras som *busflygning*. En förare har kanske en bekant som han vill briljera inför. Han flyger dit och ägnar den största uppmärksamheten åt sin vän i stället för åt flygplanet. I en brant sväng drar han kanske för häftigt i spaken, viker sig och stör tar till marken på grund av att flygplanet inte hinner rätas upp från denna låga höjd. Erfarna förare »busflygers» aldrig, det är unga förare, som ibland försöker sig på sådan flygning. Gör en militärflygare sig skyldig härtill har han flugit ett militärplan för sista gången — även om ingenting har skadats.

Militär lågflygning övas med såväl hög som låg hastighet. Hög hastighet vid lågflygning användes vid god sikt medan far ten måste minskas om sikten är dålig. I det senare fallet kan det vara nödvändigt att flyga långsamt för att i tid hinna väja för hinder i flygplanets väg. Jag minns en gång för 12 år sedan, hur jag som gruppchef med elever i sidoflygplanen måste i dimmigt väder »klättra» över en skorsten. Vi följde en järnväg. Vädret blev sämre och sämre, till slut flög vi i trädkoppshöjd. Naturligtvis skulle jag ha vänt, men man ville inte vända då kanske andra lärare skulle nå fram. Resonemanget är typiskt för en förare som ännu inte fått tillräcklig erfarenhet. Allt nog — vi flög efter järnvägen och plötsligt hade jag en fabriks skorsten framför mig, vars övre del låg i dimma. Att svänga var inte möjligt, då skulle eleverna ha gått i marken. Det enda jag ansåg mig kunna göra var att försöka stiga över — och det gjorde jag. Eleverna kunde emellertid inte följa med, den ena blev rädd och landade rakt fram, den andre svängde och landade på en åker i närheten

utan skador på flygplanen. Naturligtvis hade eleverna tur som hade användbart fält under sig men den största turen hade jag nog själv i egenskap av gruppchef. På den tiden flög man i betydligt sämre väder än nu, men flygplanen var också sådana då, att man kunde landa praktiskt taget var som helst.

Vid flygning med låg fart nära marken är det lämpligt att fälla ned vingklaffarna något för att minska vinkningshastigheten, för att få bättre sikt (nosen är lägre än vid flygning med uppfällda vingklaffar) och för att få mindre svängningsradie (viktigt då det gäller att snabbt undvika terränghinder). Den ökade bromsverkan genom de nedfällna klaffarna gör att motorvarvet måste höjas något. Detta i sin tur gör att den ökade propellerströmmen på höjd- och sidrodren förstärker dessas verkan.

Vid lågflygning märker man flygplanets rörelser över marken mycket tydligare än vid flygning på normal höjd. Det är särskilt avdriften som är märkbar, men även hastigheten. Flygning i hård motvind minskar högst avsevärt hastigheten över marken (färdhastigheten) medan medvindsflygning ökar färdhastigheten — ibland så mycket att föraren frestas minska motorvarvet. Risk kan i så fall uppstå för att flygplanet får för låg hastighet och överstegras.

Svängar på låg höjd i hård vind ger upphov till felaktiga roderutslag. Vid sväng från *mot-* till *medvind* gör avdriften att flygplanet ser ut att glida inåt i svängen även om den utföres fullt korrekt. Intrycket av att man glider i förhållande till luften är en synvilla och man får alltså inte öka de svängande rodren (sid- och höjdroder). Själva avdriften är emellertid verklig, varför man måste ta hänsyn till att flygplanet inte driver mot t ex en höjd eller dylikt.

Vid sväng från *med-* till *motvind* ser det ut som om flygplanet skulle kana utåt, vilket också är en synvilla. Man måste även här se upp på avdriften så att flygplanet inte driver mot hinder i svängens utsida.

Vid flygning på låg höjd måste stor hänsyn tas till vindens nedsvepning bakom höjdparter eller andra hinder. Det är särskilt viktigt om man flyger ett lätt sportplan med

relativt svag motor och dålig stigförmåga. (Fig 1.)

Sådan nedsvepning är märkbar framförallt i fjällterräng men har stor betydelse även vid flackare terräng. Ibland händer det t ex att flygfält ligger på en plåtå (t ex Visingsö) och då märker man mycket tydligt nedsvepning när flygplanet vid landning i hård vind når kanten av plåtån. Vid sådana tillfällen är det viktigt att man är påpasslig och drar på gas i tid så att flygplanet inte plötsligt sjunker ner för lågt.

Vid start från ett fält skall man aldrig rikta in sig mot ett hinder. Nedsvepningen kan göra att flygplanet inte orkar stiga över hindret. Är man på grund av fältets utseende tvingad att starta mot en mask, skall man tänka på att stiga på bästa stigvinkel snarast möjligt. Härigenom kan man kanske hinna stiga så högt att flygplanet inte kommer i kontakt med nedsvepningsområdet. (Fig 2.)

Tidigare har jag påpekat att *höjdmätaren* inte visar höjden över marken utan antingen *över startplatsen*, om den nollställts på denna, eller *över havet*, om den vid starten inställts på flygplatsens höjd över havet. Man måste i båda fallen lära sig att vid lågflygning bedöma höjden över marken. Vid flygning på låg höjd i dålig sikt måste man därjämte på kartan studera var terrängen är lägst och om möjligt lägga sin flygning över detta område. Det kan annars lätt inträffa, att man överraskas av en bergvägg eller dylikt och inte hinner svänga undan eller kan stiga över. Vid en förflyttning från en plats till en annan kan det vid låg molnhöjd vara omöjligt att med mark-sikt flyga raka vägen, medan en alternativ färdväg över låglänt terräng är flygbar.

Vid flygning på lägsta höjd över öppna



Fig 1. Tvingas man starta mot en mask är det bäst att direkt efter lättningen stiga med bästa stigvinkel som flygplan A. Gör man inte detta utan planar ut och väntar med stigningen kan man komma in i nedsvep och få svårt att komma över masken som flygplan B.



**Flyg-**  
försäkringen  
ordnas i



FÖRSÄKRINGS A. B.  
**FYLGIA**  
STOCKHOLM 7.

fält eller smala sjöar är det särskilt viktigt att se upp på kraft- och telefonledningar. Många flygplan har »nosat» på sådana ledningar, oftast med mycket tråkiga följder.

Under lågflygning skall man:

- svänga korrekt trots synvillan förorsakad av avdriften och markens närhet;
- hålla god utkik framåt och härvid rikta blicken tillräckligt långt fram;
- antingen hålla en hand på gasreglaget eller, vid kartläsning, vara beredd att fatta tag i gasreglaget omedelbart;
- undvika att skrämra människor eller djur;
- på elevstadiet inte svänga för brant.

### Instruktionen i luften

Vi flyger nu på 50 m höjd. Lägg märke till att höjdmätaren visar 150 m (t. ex.). Terrängen här är nämligen 100 m högre än startplatsen. Vinden kommer rakt från höger, vi har kraftig avdrift åt vänster.

Vi svänger åt höger 90°. Vi flyger nu i motvind. Lägg märke till att färdhastigheten är mindre än förut. Vi skall nu svänga 180° åt vänster till medvind.

Vid svängar nära marken bör man alltid öka gasen något för att lyftkraften skall bli tillräckligt stor. Lägg märke till avdriften under svängen och att det ser ut som om flygplanet skulle glida inåt fastän jag svänger korrekt. Nu svänger jag 180° åt vänster.

Vi flyger nu i medvind. Färdhastigheten är betydligt högre än förut. Motstå frestelsen att minska på gasen.

Vid sväng åt höger 180° upp till motvind ökar vi gasen som förut och ger akt på avdriften. Det ser ut som om vi skulle kana utåt fastän vi svänger korrekt. Nu svänger jag åt höger till motvind.

Vi flyger nu i närheten av en ås, där vinden kommer tvärs för åsen. Lägg märke till nedsvepningen på läsidan och uppsvepningen på lovartsidan av åsen.



Fig 2 A. Luftströmmarna hjälper flygplanet att stiga. B. Flygplanet pressas ned av luftströmmarna (nedsvep) och har svårt att hålla höjden.

### Råd för instruktören

Lågflygningsområden måste utväljas med stor omsorg. Lämpliga områden är skogar och större mossar.

Det är ingen mening att gå igenom lektionen »lågflygning» en dag då vindstilla eller svag vind råder. Det bör åtminstone blåsa 10 m/sek om övningen skall ge ett gott resultat.

Meningen med denna lektion är *inte* att öva busflygning t ex i raviner eller dyligt. Eleven måste bibringas respekt för lågflygning.

Denna lektion genomgås lämpligen vid flera tillfällen. Öva till att börja med ganska svaga svängar, öka lutningen så småningom.

Låt eleven ibland själv klara ut vindriktningen genom att ge akt på avdriften och ändra flygriktningen tills ingen avdrift finns. Han kommer att finna den övningen besvärlig, men det är en mycket nyttig övning.

Påpeka för eleven att vinden på låg höjd ofta är byig och att man av denna anledning måste vara påpasslig särskilt i svängar.

Grels Næslund.

## Elevens syn på FLYGUTBILDNINGEN

Om man inte fått tillfälle att vara med om nödlandningsövningar och således inte blivit uppmärksam på hur nyttigt det i vissa situationer kan vara att ha några hundra meter luft mellan sig och backen, så skulle man nog tycka att flygning på låg höjd vore förfärligt skojigt.

Ju längre ner man kommer ju större känsla av fart erfar man ju, och att susa fram med 150—200 kilometer i trädtopparna, det är faktiskt spännande. Men man undviker det sorgfälligt sedan man som sagt dels varit med om nödlandningarna (verkligt klokt förresten att ta dessa övningar först och lågflygningarna sedan) och sedan man kommit underfund med att man egentligen inte visste *hur* dåligt man flyger förrän man kommit lågt. Då syns det.

För min del tror jag att det största felet man gör vid flygning på liten höjd är att man envist vill stirra rakt ner i backen och glömmar bort att hålla ett getöga på horisonten.

Den som hädanefter kommer och säger åt mej att det är lika lätt att flyga som att köra bil, den skulle jag vilja utmana på en match i småländskt råkurr (om han inte är

för stor och stark). Lågflygningen ger en respekt för »aerodynamen» och för luften, som gömmer så väldiga krafter.

Nedsvep har man väl hört talas om och också ryckt på axlarna åt och tyckt att med hundra hästar i nosen eller kanske till och med mera behöver man väl inte ha någon respekt för litet blåst bakom en kulle. Det vore trist om man vore tvingad att på egen hand uttröna vad nedsvep verkligen vill säga.

Att svänga på låg höjd, framförallt i hård vind, behöver man säkerligen mycket träning i. Åtminstone skall jag be min lärare om en extra duvning i den konsten — men helst mitt över ett bra fält. Visserligen är de moderna flygmotorerna under av tillförlitlighet, men man har efter de här timmarna i luften börjat lära sig att inte ta några onödiga risker. Förresten är det nu i sommarvärmen mycket skönare närmare himlen. Och så blir det roligare att flyga för varje gång, så det vore synd om man skulle bli tvungen att sluta därför att man alltför intensivt lyssnat på rådet att flyga lågt och sakta.

Ikaros.

# ATOM-BOMBEN

i centrum för intresset

Läs

Norman Cousins

ATOMEN OCH MÄNNISKAN

Ett ovanligt tankeväckande inlägg i atomdiskussionen.

I serien

IDÉ OCH DEBATT

3:75

★

Hans Pettersson

Från atomkärnans explosion till atombombens

En populär framställning om atomkraften.

7:50

BONNIERS

# I LUFT-GROPEN

## UTFLYKTEN

Flygsinnet sprider sig med förfärande fart över land och rike, och det är nätt och jämnt att fackpressen hinner med i svängarna. Den senaste nyheten i fråga om aerodyner inrapporteras från mellan-Sverige. En rapp medarbetare i en tidning därstädes ger nyheten i följande koncisa form (vi är förfärligt ledsna att Flyg måste servera den för sin sakkunniga publik så här i andra hand): »För första gången gavs däreför en uppvisning med en division segelflygplan av typen Piper Cub. Denna formationsflygning, som företogs över flygplatsen, leddes av löjtnant (inga namn), och han fick som ett minne av denna historiska händelse inom segelflygsporten mottaga en pokal ur...»

Ack ja; det måtte ha varit en syn att se en hel division Piprar (det heter väl så?) i formation och veta att det som surrar och puttrar där framme bara är till för att göra det hela litet ljudligare.

På tal om Cub, så flög Kusin Konrad en sådan häromdagen, och konstaterade att SJ kör alldeles kolossalt långsamt här och var med sina tåg. Visserligen

hade Cuben det litet marigt att hålla undan på raksträckorna, men det var ett evinnerligt stoppande vid varenda station, varför tåget kom fram en lång stund efter att Kusin Konrad hade gjort sin fempunktslandning vid såväl sin som tågets bestämmelsestationsort, som det heter.

På Alleberg, där man är så flygsinnad så man till och med berättar anekdoter om det, har en herre från F 13 varit med i segelflygtävlingarna och gjort väl ifrån sig förresten. Han heter Gunnar Carlsson och är mycket populär. Men han kallas varken Gunnar eller Carlsson utan »Sjajton», ett namn som han lystrar till och tycker är bra. Det vackra tillmälet fick han en gång när han var ännu yngre än nu och hade nr 17 som aspirant. Sjutten kan naturligtvis uttalas på äkta småländska med hopknipet »» så munnen står ut som på en pussande pinuppa, men det kan också uttalas med bred anglo-amerikansk accent så det blir »Sjajton» av det. Det är det sistnämnda som inträffat.

Och medan vi är inne på segelflyg, så bör man kanske berättat om den allebergare som

Man kan nu fara med Viking under Stockholms storbroar enligt annons i tidningarna. Till följd av en mängd arbete, har Kusin Konrad ännu inte hunnit vara med på en sådan säkerligen remarkabel färd, men man kan lätt föreställa sig det spänningsfyllda i en dylik. Arrangörerna är förresten värda en extra eloge för detta initiativ, som kom i den s k grevens tid innan alla broar i Stockholm är ersatta av tunnlar. Det uppges att flera aviatörbolag sökt koncession på flygning under tegelbacksbommarna, en anhållan som dock hittills förklingat ohörd. Luftfartsstyrelsen motiverar med den irregularitet med vilken dessa bommar fällas och hissas och menar att resenärerna komma att bli s a s uppskojade enär man kan riskera att bommarna vid genomflygningen helt enkelt står upprätt — en motivering som vi för vår del dock tycker är betingad av alltför stor försiktighet. Säkerligen vore det en lätt sak att få Kungl. Järnvägsstyrelsen att medgå på att de berömda bommarna finge ligga fällda längre stunder än vad som nu är fallet — till nöje för den flygsinnade allmänheten.

### MED VIKING UNDER STOCKHOLMS STORBRÖAR

Pris med 20 in tillräckligt stort för 2000. Priset för 2000. Priset för 2000.

Pris för 2000. Priset för 2000. Priset för 2000.



vid ett tillfälle trillade ner i Mullsjö-trakten och stegade in i en stuga där en snäll gammal gumma tog emot honom. Han bad att få låna telefon för att få hjälp med sin »Baby».

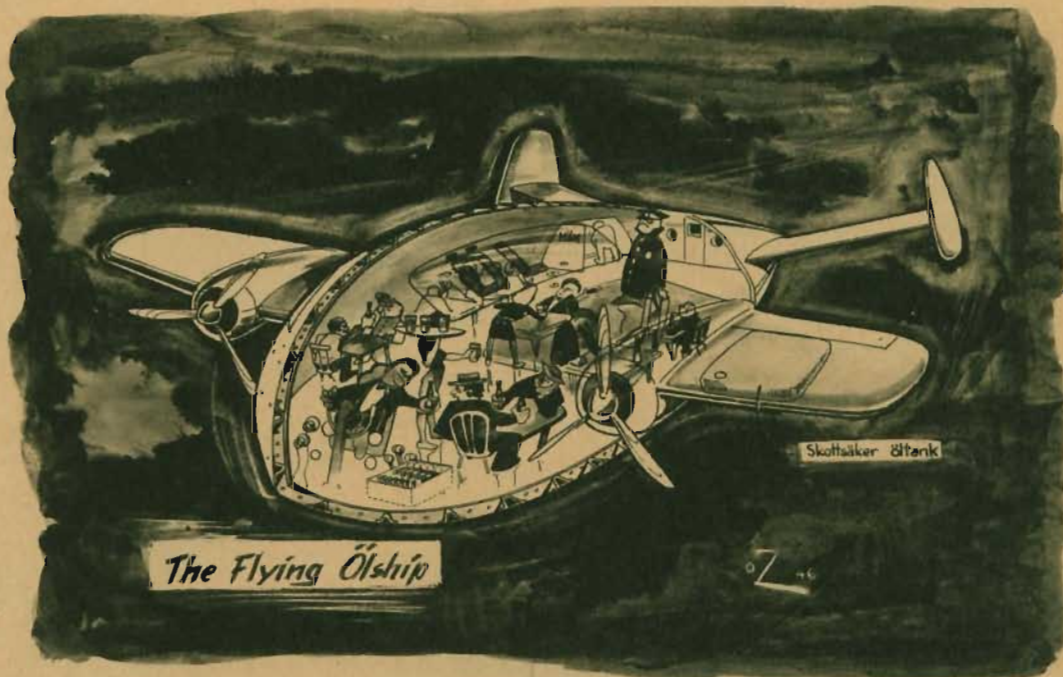
Den snälla gamla gumman missförstod till den grad uttrycket — hon kunde ju förresten inte veta att det finns »babysar» även inom segelflyget — att hon svarade:

— Nja, ja har ingen tillifon, men barnmorska' bor tätt inpå. Då' ä' bara å gå genom hagen...

När det talas om flygning så får man alltid veta att den eller den »satt vid spakarna». Var har man fått alla spakarna ifrån? Tror man möjligen att ett flygplan ser ut invändigt ungefär som en skördetröska utanpå? Kusin Konrad.

## THE FLYING ÖLSHIP

I föregående nummer av FLYG fanns en beskrivning på det nya passagerare- och godstransportplanet Bristol 170, som lär kunna användas till litet av varje — mannekänguppvisningar, transport av kapplöpningshästar, sjukhus och mycket annat. Det är väldigt trevligt med sådana plan, och vi publicerar därför med glädje det allra senaste på området »The Flying Ölskip» (uttalas som det luktar) konstruerat för SARA (Svenska Atlantfararnas Rundflax Association) av den kände aviatiske ritaren Olle Zackrisson. Ölskipet är ett medelvingat, tvåmotoriskt medeldistansplan med på förhand knäckt stabilisator, skottsäker öltank och fastskruvade möbler. Utkastare ingår i priset. Planet kommer förmodligen att registreras som klass II. Vid provflygningen av prototypen bjöds på en delikat måltid, varvid vissa rätter dukades under bordet.



# KRIGS FLYGNytt

Här ovan startas en Lockheed P-80 Shooting Star med tillhjälp av två raketaggregat under flygkroppen. Anordningen reducerar P-80:s startsträcka till cirka 300 m. Den infällda bilden till höger visar det turbokompressorutrustade experimentplanet kallat Chance Vought XP4U-3. Lägga märke till kompressorluftintaget under motorn.

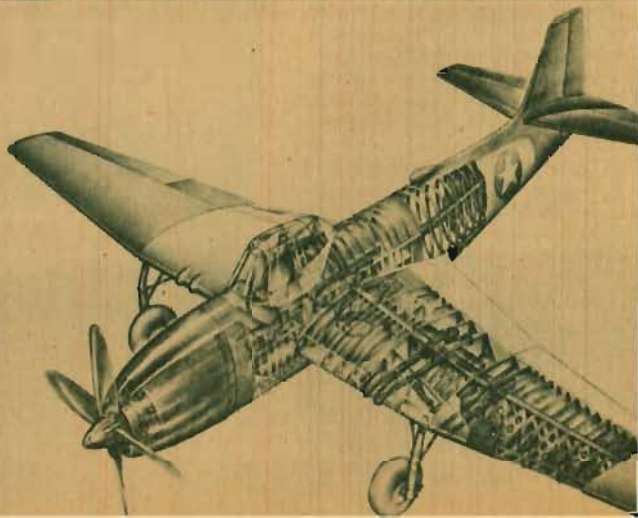


## Fyra 37:or, 3000 hk!

Fotot och den genomskurna teckningen nedan visar det snabba och kraftigt beväpnade amerikanska attackflygplanet Consolidated XA-41 som vid tidpunkten för den japanska kapitulatonen var färdigt för storseriell tillverkning. Det japanska sammanbrottet kom emellertid snabbare än väntat och beställningarna annullerades. Motorn är en 3.000 hk Pratt & Whitney Wasp Major och beväpningen består av fyra 37 mm akan och fyra 12,7 mm ksp i vingarna. XA-41 har följande data och prestanda: spännvidd 16,46 m, längd 14,83 m, höjd 4,27 m, flygvikt 10.970 kg, bomblast 900 kg, maxhastighet 584 km/t, marschhastighet cirka 480 km/t, flygsträcka 1.280 km och topphöjd 8.900 m.



Denna flygande vingor liknar mest en pannkaka. Planet är avsett som »flygande skalmodell» av det synnerligen avancerade jaktplanet Chance Vought XF3U-1 »Ekinners» (infälld teckning). Det »riktiga» planet får en maxfart på omkring 770 km/t.



## SEGELFLYG-SM

Forts. fr. sid. 11.

ma av statsmeteorologen Walter Persson och hans duktiga assistent fröken Holmberg, som bägge anslagit sin semester för ändamålet. Starttjänsten sköttes också förträffligt utan det minsta mankemang. Bogserförarna arbetade med en precision som var fantastisk, protokollföraren löjtnant Engzell var tryggheten själv i det ansvarsfyllda och många gånger rätt så delikata jobbet att »dela ut» starter, och tillägger man sedan att varje enskilt »nummer» i den stora organisationen, signalister, lindragare, mekaniker, ordonnanser och kontrollanter, skötte sina uppgifter precis så som de skall skötas, så har man strött de blommor, som den här gången faktiskt bör strös. En person som sällan syns men som ändå är kanske den viktigaste under en så pass hård tävling som denna är mätledaren. Den uppgiften hade den här gången liksom i fjol, KSAK:s godmodige och skicklige Lennart Ståhlfors, som inte sov en enda natt under hela tävlingen och som varenda morgon hade alla höjder exakt uppmätta och barograferna plomberade och klara vid uppställningsdags, hur sent de än kommit in. Hans lilla krypin i nya hangaren var öppet dygnet runt. Han borde ha pris för sin insats.

En glansfull avslutning fick SM den här gången med glad skiva på Stora hotellet i Falköping, där man flaggade friskt för alla de utländska flygattachéerna och andra internationella gäster, som slutit upp. Och så kom slutligen löjtnant Schnell från F 13, och visade »blåslampen» Vampire för den mångtusenhövdade flygdagspubliken på berget sista söndagen som effektivt slutnummer och pricken över I:et i ett i allt mycket lyckat segelflyg-SM, som går till historien som svenskt segelflygs hårdaste och mest krävande.

## DAGBOKEN FRÅN SM

Forts. fr. sid. 15.

backen och spådde väder och diskuterade mer allvarligt än någonsin med sina medhjälpare. Det var mästerskapstecknet som stod på spel.

Magnusson beslutade sig först, antecknade försiktigtvis Jönköping på startkortet och gav sig iväg, kopplade lagom högt och började kurva. Fick bra anslutning i början, och Brink kunde inte längre motstå frestelsen. Han angav Feringe på kortet, startade och kopplade fräckt på något mer än 100 meter, knegade sig upp till 7—800 meter, fick fall, fortsatte i en ny blåsa, kom tillbaka till berget, fick på nytt anslutning och var borta. Alm låg på rygg och kikade med illa dold tillfredsställelse på Magnusson, som hade förlorat höjd och kom mot berget. Han

nappade dock en blåsa i sista momangen och gick.

Alm beslutade sig i det exakt rätta ögonblicket, kopplade på 5—600 meter och gick rakt in i ett jättecumulus tätt följd av Gundersen. Och sedan återstod endast att vänta.

Magnusson var en bland de första att anmäla landning. Han kom till Värnamo, 114 km, och hade en höjdvinst av 3 175 m. Inte så över sig precis, men vi på berget var rätt övertygade om att det skulle räcka för att bärga segern. Försprånget före Brink var dock cirka 60 poäng efter fem dagar.

Alm rapporterade landning i Varberg, 139 km med en höjdvinst av 3 350 meter. Eftersom han angivit Feringe, blev det 25 % tillägg på poängen, men saken var dock klar att han inte kunde komma upp i täten. Nu återstod Brink.

Andersson, F 7, som startat med Baby i stället för Weihen som fått en vingskada, rapporterade också landning i Varberg, och nu började man förstå att det var verkligt gott väder.

Och nu började storresultaten rapporteras. Lundgren, F 1, landade i närheten av Laholm, 182 km, med 3 275 meters höjdvinst. Berlin, F 4, kom till Ljungbyhed, 229 km, 3 375 m, och Björn Andersson, Stockholms segelflygklubb till Markaryd, 192 km med 3 575 m höjdvinst.

Men fortfarande ingen Brink. Persson, F 5, som ämnade försöka nå Rinkaby, ringde från Eslöv, 254 km, och meddelade att han haft en höjdvinst av 4 000 meter. Kartan med markeringsflaggorna började se ut som en meteorkvast. Magnusson var ohjälpligt distanserad, men hittills var det endast Brink som kunde hota hans slutseger.

Winkler, F 8, flög 180 km till Genevad söder om Halmstad, 179 km med 3 100 meters höjdvinst. Han hade angivit Ystad på kortet. Och sedan kom den verkligt stora skrällen: Samtal från Malmö! Det var Holm, F 14, som landat på Bulltofta. Distans 282 km och en höjdvinst av exakt 5 000 meter. Dagens och hela tävlingens grannaste resultat. Och nu började man begripa att Brink skulle gå ett bra stycke. Magnussons slutseger hängde »på gärdsgårn». Gundersen, som angivit Feringe som målflygplats, landade där på eftermiddagen, 132 km med en höjdvinst av 2 400 meter. Ohlsson, F 9, kom till Örkelljunga, 209 km, höjdvinst 3 275 m, och Hultqvist, F 16, ett stycke längre bort vid Örkelljunga, 215 km och 3 200 meters höjdvinst.

Carlsson, F 13, »Sjajton», måste liksom Andersson, F 7, starta med Baby, men ramlade ner vid Älgaryd, 46 km från Alleberg, med en höjdvinst av 1 100 meter.

Och sedan kom äntligen Brink. Han landade på Exen, 160 km från Alleberg, hade en höjdvinst av 3 925 meter, fick 25 % tillägg för landning på längre bort belägen målflygplats än han angivit, och slutsegern för den populära Brink var klar.

(Forts. på sid. 32.)

# NY STOR Matador- succé!



Finessen med facetten blev helt enkelt en stormande succé, ty den har gjort, att Ni inte behöver fråga efter någon särskild typ av rakblad. Facetteslipningen förenar nämligen det tunna och det tjocka bladets fördelar. Glöm inte att köpa hem Matador Facette idag!



A/B MATADORVERKEN • HALMSTAD

## Ädelmetall A.-B.

MALMÖ Tel. 28 346, 26 219

Försäljer GULD

SILVER

PLATINA

samt platinalegeringar

## LUFTFÄRDFÖRSÄKRINGAR

tecknas av följande till Den Nordiska Poolen För Luftfärdförsäkring anslutna bolag

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

# STOCKHOLMS FÖRSTA DM I MODELLFLYG



Söndagen den 7 juli hade Vingarna inbjudit alla modellflygare i Stockholm med omnejd till tävlan om det första distriktsmästerskapet. Ett tiotal klubbar och ett 50-tal modeller ställde upp på Skarpnäck i det härligaste väder man kunnat önska sig. Vinden var kanske tidvis litet byig men termik fanns det så det nästan visslade i luften. Så där aldeles extra högklassiga blev tävlingarna emellertid inte, främst på grund av att flera av de »gamla rävorna» inte ville riskera sina modeller före SM. I klass S 2 segrade *Arne Kaplan*, som star-

tade i elfte sekunden innan slutsignalen blåstes och gjorde en flygning på över 9 min. *Löwen-Aberg* flög bort sin gamla »Uppåt» och var sålunda utan chans till placering i sin specialklass men överraskade däremot med att bli etta i G-klassen.

Resultaten: 81 1. Leo Samuelsson, Solnaeskadern, 2.21,7, 2. Björn Malmjö, Hammarby, 2.03,2, 3. Ragnar Odenman, Cumulus, 1.43,0. 82 1. Arne Kaplan, Vingarna, 3.06,2, 2. Ake Sahlberg, Vingarna, 2.52,9, 3. K.-E. Karlsson, Cumulus, 2.50,3. G-klassen 1. Robert Löwen-Aberg, Vingarna, 0.46,9. F-klassen 1. Arne Widén, Solnaeskadern, 1.19,0, 2. Carlo Pinotti, 0.40,0.

Längst t. h. För det internationella inslaget svarade Juha Jernvall, Finland, som här ses med sin utomordentligt välbyggda och eleganta modell. Nedan Arne Widéns dieselmodell som segrade i F-klassen.



Överst trimmar Carlo Pinotti sin ottriga dieselknarr och därunder ser vi Löwen-Aberg, distriktsmästare i G-klassen, och Lennart Sundström i räknetagen. Modellflygets gummi-motorålder är i antågande...



## VINGARNA VANN I DANMARK

Den 30 juni utspelades i Odense en klubbmatch mellan 4-mannalag från Vingarna och Odense MFK. I denna tävling som omfattade endast segelmodeller bjöd danskarna hårt motstånd, men sedan *Rune Andersson*, »Bananen», gjort en genomsnittstid på 4.10,7 och därmed kammat in den individuella segern i klass A 3 stod det klart, vilken av klubbarna som skulle ta hem spelet. Slutresultaten blev:

1. Vingarna, Stockholm, 8.58,5.
2. Odense MFK, Odense, 8.31,9.

Ovan t. v. Vingarnas segerrika lag med lagledare och tränare. Fr. v. Löwen-Aberg, Göran Thullin, Sune Stark (lagledare), Curt Odelstad, Märten Landahl (tränare) och

Rune Andersson. Nedan t. v. Odense MFK:s lag. Fr. v. Aage Holst-Aarås, Kjeld Enevold-Nielsen, världsmästaren Mogens Erdrup samt Carl-Johan Petersen. Nedan dansken Oscar Yang med sin flygande anka, som gjorde över 3 min. i genomsnittstid.



# DANSKARNA UTEBLIR FRÅN LANDSKAMPEN

*Nationalbanken bromsar  
det nordiska samarbetet*

Vi har redan under en längre tid märkt hur svårt det är att på ett tillfredsställande sätt i praktiken genomföra den vackra tanken om ett intimt samarbete mellan de nordiska länderna. Det tycks emellertid inte räcka med alla de svårigheter de olika praktiska arrangemangen vållar. Även de höga myndigheterna, som nu t ex den danska Nationalbanken, ställer sig på tväret för att ytterligare försvåra det nordiska samarbetet. Det var meningen att DMU skulle sända ett 4-mannalag till modellflygläget på Jämsjö, men på sin anhållan om svensk valuta för genomresan över Sverige fick Unionen blankt avslag. Känner vi danskarna rätt kan det väl aldrig tänkas att DMU inte skött sina kort i det här fallet?

Värre än att Danmark inte blev representerat på Jämsjö är dock det att Nationalbanken även vägrat bevilja valuta för det danska landslagets resa till Åbo i Finland i augusti. Det var ett hårt slag för DMU och det blev inte bättre av att man fick avslag en gång till efter att ordföranden i DMU personligen underhandlat med Nationalbanken för att få en ändring i beslutet. Det lyckades emellertid inte, banken ansåg sig inte kunna offra de få hundralappar som resan genom Sverige skulle kosta. Om även norrmännen får avslag på sina valutaansökningar står vi där igen, precis som under kriget, endast Sverige och Finland har möjligheter att tävla om det nordiska mästerskapet. Förmodligen har herrarna på de höga posterna den uppfattningen att modellflyget är någon sorts barnlek och att de danska modellflygarna lika gärna kan hålla på med sina lekar på hemmaplan. En landskamp i modellflyg är någonting som går över herrar bankdirektörens horisont. Detta är ytterst beklagligt eftersom man här kan genomskåda en rätt vanlig inställning till flyget över huvud taget, i symmetri bland äldre människor. Flyget anses som ett onörmalt, våghalsigt och mot alla naturlagar stridande experiment som måste motarbetas så mycket som möjligt. Detta tycks även gälla den sport som tagit till sin uppgift att uppfostra en flygmedveten ungdom. Om de nordiska länderna skall leva så isolerade från varandra att man inte ens har möjlighet att sända ett 4-mannalag en gång om året till en landskamp, vad skall det då bli av det nordiska samarbetet? Det sorgligaste med alltsammans är att Nationalbanken inte är den enda riksbanken i Norden som är så pass negativt air-minded. Men vi får hoppas att det så småningom blir bättre med den saken, om inte förr så när den generation som nu sysslar med modellflyg representeras bland bankdirektörerna och på andra nyckelposter.

Salle.

# Mälaren runt med T-flyg

Turistflygningar över det vackra och anrika Mälarskapet anordnas dagligen från Bromma flygplats av  
**A. B. TRAFIK-TURIST-TRANSPORTFLYG.**

*Bijletter och närmare upplysningar genom resebyråerna, tidningar-  
nas depeschkontor eller T-flygs huvudkontor, Engelbrektsplan 2.  
Tel. 20 65 14 — 20 46 11.*

# Tekniska Institutet

Dag- och Aftonskolor **Nybrogatan 8** Stockholm

Tel. 61 65 14, 61 65 15, 61 65 16, 65 15 13 Expeditions-tid kl. 9—16, 19—20  
Studieråd: Prof. Wolmar Fellenius. Rektor: Civilingenjör Gustaf Goldkuhl.  
Ingenjörskurs inom samtliga fackavd. från folkskola, real- och studentexamen.  
Vägmästarkurs om 4 mån. El. installatörskurs av klass C under Kungl. Komm.  
Kolleg. överinsende. Specialkurs. Kort studietid. Platsansaffning. Avgiftsindring  
och stipendier. Inackordering anscaffas. Hötterminen börjar 20 aug. Begär skolans  
prospekt. Anmälningar dagligen.

# Tekniska Fackskolan, Sundsvall

Dag- o. Aftonskola

**Elektroteknik, Maskinteknik, Väg-, Vatten- och Byggnadsteknik**

Ingenjör- o. Verkmästareutbildning från real- och folkskola. Låga terminsavgifter. Hötterminen börjar den 27 aug. Prospekt och upplysningar.  
V. Esplanadgatan 8, Tel. 580 08, Sundsvall.  
Inspektion: Sekr. vid Tekniska högskolan, civilingenjör Erik Philip.

**KLART**  
för avgång och  
**KLART**  
med  
FLYGFÖRSÄKRINGARNA

**GOTHIA**

anslutet till  
Städernas Försäkringsbolag



EN LÄMPLIG SPARFORM  
FÜR FLYGETS MÄN  
är sparkasseräkning i

**UPLANDS  
BENSKILDA BANK**  
Grundad 1865

FULLSTÄNDIG BANKRÖRELSE

## DAGBOKEN FRÅN SM

Forts. fr. sid. 29.

Sedan är det inte mycket mer att tillägga än att Nordholm ilsknade till på slutet, efter en »brevduvelandning» på berget. Han landade rätt sent vid Träslöv i närheten av Varberg, 138 km efter en höjdvinst av 4 000 meter. Dansken Fugl hade för länge sedan givit upp den ojämna kampen och gjorde endast träningsstarter. Finske mästaren Themmes, startade med en Baby och ångade iväg till Halmstad, 164 km, och visade därmed att de finska gossarna antagligen blir svåra att tas med när de äntligen får tillfälle att konkurrera i svenska tävlingar.

Stor fröjd och gamman i hela lägret över de granna resultaten och den flotta avslutningsdagen. Sista dagen gjordes sammanlagt 24 tävlingstarter, sammanlagda distansen blev 2 625 km och sammanlagda flygtiden 62 tim 52 min. Distansdagsfaktorn blev den lägsta under hela tävlingen, endast 0,63, beroende på de långa toppdistanserna.

### SLUTRESULTAT:

1) Fanjunkare Brink, F11, Svensk mästare, 827,50 poäng, Inteckning i KSAK:s segelflygpokal, KSAK:s segelflygplakett i Järn samt KSAK:s hederspris; 2) löjtnant Magnusson, F21, 805,79 poäng, KSAK:s segelflygplakett i silver samt Wedevågs bruks hederspris; 3) löjtnant Alm, F6, 769,88 poäng, KSAK:s segelflygplakett i silver samt firman Garelus hederspris; 4) löjtnant Holm, F14, 762,90 poäng, KSAK:s segelflygplakett i brons samt A-B Kockums Flygindustri hederspris; 5) Björn Andersson, Stockholms segelflygklubb, 702,48 poäng, KSAK:s segelflygplakett i brons samt A-B Kronometers hederspris; 6) löjtnant Lundgren, F1, 685,42 poäng, »Segelflygväns» hederspris; 7) löjtnant Persson, F5, 683,35 poäng, »Segelflygintresserads» hederspris; 8) Arne Gundersen, Halle-Hunnebergs flygklubb, 671,65 poäng, SKF:s hederspris; 9) sergent Hultqvist, F16, 668,69 poäng, Skandinaviska Aeros hederspris; 10) löjtnant Andersson, F7, 629,17 poäng, Svenska Flygmotors hederspris; 11) löjtnant Winkler, F8, 624,16 poäng, Järnhandlare G. Wibergs hederspris; 12) löjtnant Carlsson, F13, 576,66 poäng, A-B Aeromaterials och A-B Aerobelörs hederspris; 13) löjtnant Berlin, F4, 461,30 poäng; 14) fänrik Olsson, F9, 402,42; 15) Fred Nordholm, Västerås Flygklubb, 390,32; 16) sergent Nylén, F10, 165,39; 17) Charles Bireh-Jensen, Tekniska Högskolans flygklubb; 18) Henri Fugl, Dansk Svaeflyver Union.

## EUROPAPREMIÄR ...

Forts. fr. sid. 16.

delen av de 10 000 beställda flygplanen levererade före 1947.

Vad beträffar det svenska försäljningspriset har detta ännu inte definitivt fastställts av generalagenten, Ingenjörfirman Axel Philip, men man hoppas kunna sälja Ercoupe för mindre än 25 000 kronor.

För de som inte vet det förut kan vi tala om att Ercoupe så när som på vingens klädsel är ett helmetallflygplan med alla roderytor metallklädda. Det fasta landstället är av nosjulstyp. Motorn är en 75 hk Continental C75 som ger planet en marschhastighet på c:a 180 km/t. Toppfarten ligger vid 204 km/t och under den första minuten efter starten kan planet stiga 229 m. Maxflygsträckan med 86 liter bränslelast är 800 km och bränsleförbrukningen vid marschvarv anges till 18,6 l/t. Den praktiska topphöjden ligger något över 4 250 m. Mått och vikter har följande utseende: spännvidd 9,14 m, längd 6,33 m, höjd 1,80 m, vingyta 13,25 m<sup>2</sup>, tomvikt 340 kg, flygvikt 570 kg och max tillåtna bagagevikt 27 kg. Gnomo.

# Försvarets Forskningsanstalt

avser att för teletekniskt forsknings- och laboratoriearbete anställa följande personal:

1. Ett antal högskolebildade radioingenjörer med praktisk erfarenhet av ultrakortvågsteknik för arbeten inom följande områden:
  - a) antenn- och vågutbredningsundersökningar
  - b) radiostyrning
  - c) ekoradiosystem
  - d) mätteknik
2. Två yngre högskolebildade radioingenjörer eller fysiker med intresse för vetenskaplig forskning för utvecklingsarbeten speciellt inom mikrovågsområdet. Möjlighet kan beredas att utföra eget vetenskapligt arbete för licentiatexamen eller doktorsgrad.
3. Ett antal radiotekniker för arbeten inom ovanstående områden. Sökanden skall ha avlagt lägre teknisk examen eller på annat sätt förvärvat motsvarande kunskaper samt bör ha praktik från radiolaboratorium.
4. Konstruktör med god teknisk utbildning och med erfarenhet av finmekaniska konstruktioner.
5. Ritare med god teknisk utbildning och erfarenhet av apparat- och schemaritning inom radio- eller teleteknik.

Närmare upplysningar lämnas per telefon 27 65 30.

Ansökningar angivande löneanspråk och åtföljda av åldersbetyg, bestyrkt meritförteckning och övriga handlingar den sökande önskar återropa skola insändas till Försvarets Forskningsanstalt, avdelning 3, Stockholm 61, senast den 5 augusti 1946.

## AKTIEBOLAGET

# JÖNKÖPINGS MOTORFABRIK

Tel. 197, 897 Telegr. adr. "Motor"  
JÖNKÖPING

# J.M.

— Diesel- och  
semidieselmotorer —

## GLIDFLYGPLAN, G 9

besiktigt och flygklart, i förstklassigt skick till salu.

Borlänge-Domnarvets Flygklubb  
Borlänge.

## Annonsera i FLYG!



CIRKA 30.000 FLYGARE  
har räddat sig med

# IRVIN

## FALLSKÄRMEN

varav 64 stycken i Sverige

tillverkas numera av nylon

**IRVIN FALLSKÄRMSAKTIEBOLAG**

Kontor: Strandvägen 5 A, Sthlm

Tel. 62 47 00



## HELIKOPTERFEBER...

Forts. fr. sid. 17.

### Platt-Le Page Aircraft Company

Denna firma byggde under kriget de två helikoptertyperna XR-1 och XR-1A och har nu med ledning av dessa militära föregångare utvecklat två civila konstruktioner, av vilken den ena — PL-11 — är en direkt utveckling av XR-1:an. PL-11 är alltså en enmotorig, tvårotorig helikopter med typiskt Platt-Le Page-utseende, byggd och inredd för bl a post- och expressgodstransport till flygplatser o dyl.

PL-11 har följande beräknade prestanda: maxhastighet 185 km/t, marschhastighet 153 km/t, stighastighet (med full last) 457 m/min, sjunkhastighet med motorn fränslagen 366 m/min, topphöjd 4 575 m, tillsatsvikt (vertikal stigning) 545 kg, betalande last 320 kg, minimeffekt — planflykt 40 %, flygsträcka 445 km och max operationstid (80 km/t) 7 timmar. Motorn är en 450 hk Pratt & Whitney Wasp Jr med tryckluftskylning.

Nästa nya Platt-Le Page-helikopter är en tvåmotorig, tvårotorig typ kallad PL-14, också den försedd med de för Platt-Le Page typiska utriggarna. PL-14 bygges för kombinerad gods- eller passagerartransport. Den är en åttasitsig amfibiehelikopter med infällbart landställ.

Följande prestanda har beräknats med två motorer på vardera 300 hk: maxhastighet 193 km/t, marschhastighet 160 km/t, stighastighet (full last) 366 m/min, sjunkhastighet (med avslagna motorer) 366 m/min, topphöjd 4 575 m, tillsatsvikt (vid vertikal stigning) 900 kg, betalande last 560 kg, minimeffekt (planflykt) 40 %, flygsträcka 645 km och max operationstid 5 timmar vid 115 km/t. Vid flygning på en motor kan PL-14 bibehålla en fart på 115 km/t och en topphöjd på 600 m med normal flygvikt. *Gnome.*



## VID BEHOV

av järnhandelsvaror vänd Eder till platsens ledande **Järnhandel**

Vi stå redo med ett väl sorterat lager till våra kunders tjänst

Vi föra:

Byggnadssmidan	Järn
Lantbruksmaskiner	Stål
Hushållsartiklar	Plåt
Sportartiklar	Spik
m. m.	

Leverantör till Segelflygskolan, **Alleberg**

**K. J. WIBERGS  
JÄRNHANDEL**

Falköping Tel. 5, 70, 72

## Kalmar

### Stadsparkens Restaurant

KALMAR

Invid Slottet med utsikt över Sundet  
Bästa mat- och förfriskningsställe under  
sommarmånaderna  
Konditoriserivering Musik  
Tel. 85

### Hembrödsbageriet

Larmgatan 30 - Kalmar  
Köp av vårt erkänt goda bröd!  
Alltid färska varor  
Rekommenderas

### Edvin Gustavssons Bageri

Capellavägen 5 - Tel. 28 02  
Rekommenderas  
Specialité: GOTT MATBRÖD

### A. CENELL, Cykelverkstad

Unionsgatan 11 Tel. 25 85  
Försäljer ledande cykelmärken, såsom  
HERMES, VEGA, REX m. fl.  
Utför alla slags cykelreparationer  
omsorgsfullt och till förlädda priser

### Vulkcentralen

Södra vägen 1 - Kalmar  
Utför alla  
i branschen förekommande arbeten till  
Er fulla belåtenhet  
Rekommenderas

## Gynna

VÅRA ANNONSÖRER!

## Kristianstad

### Norra Cykelverkstaden

H. NORDQVIST  
6. Storgatan 2 - Kristianstad  
Telefon 17 07  
Utför allt inom branschen

PRESSNING  
KEM, TVÄTT  
Omsorgsfullt arbete Moderata priser

### VASA Kemiska

V. Storgatan 16 - Kristianstad  
Telefon 34 72

## Linköping

HERRSKRÄDDERI • DAMSKRÄDDERI  
UNIFORMER

### G. A. Lindqvist

Platensgatan 3 - Telefon 212 25  
Linköping

Vänd Eder till

### Linköpings Auto-Elektriska

Nya Tanneforsvägen 15 - Tel. 272 09  
Specialverkstad f. allt bielektriskt  
Vi försälja och reparera allt i branschen  
förekommande: generatorer, startmotorer,  
magnetapparater, rellier samt batterier.  
Specialité: Magnetapparater  
Batterier: Auto, SamJ, Batteriladdningar  
Offert på begäran!

### G. Oscarssons Cykelaffär

Nya Tanneforsvägen 26 - Telefon 260 48  
Försäljer den förnämliga kvalitetscykeln  
CENTRUM. Reparation, renovering och  
lackering av alla slags cyklar.  
Radloreparationer, Reservdelar, Svetsning

### Tannefors Glasmästeri- & Ramaffär

D. MYHRINDER  
Nya Tanneforsvägen 72 (Posthuset)  
Telefon 253 75  
GLAS - RAMAR - TAVLOR - SPEGLAR  
m. m.  
OLJEMÅLNINGAR

28195

är telefonnummer till  
**Stenboms Rörledningsfirma**  
när det gäller lagning och reparation av  
Rör och Kranar  
LINKÖPING

### Martin Ängquist A/B

FÄRGERI & KEMISK TVÄTT  
Storgatan 34, Linköping  
Telefon 220 47

### Mjolk- och Brödaaffären

FÖRENINGSGATAN 15  
Rekommenderas  
Tel. 223 51 Linköping Anna Ax.

### MARTHALLS

FLYGDRÄKTER, MÖSSOR och BASKER  
Marthalls Syindustri A.-B.  
Telefon 229 32 Linköping

## Göteborg



Allt för bilen!  
**AB DAHLBERGS  
MASKINAFFÄR  
GÖTEBORG**  
KASERNTORGET 9  
Tel.: (växel) 17 06 20

## Luleå

### Bengtsons Elektriska

(Entrepr. f. Luleå stads Elektricitetsverk)

Kontor: Stationsgat. 41  
Verkstad: Nygatan 8

Utför:  
Elektriska installationer o. Reparationer

Försäljer:  
Motorer, Kylskåp, Elspisar o. Elmateriel

Telefon: Kontor 27 86, Anknäytning  
verkstad. Sommarbostad 50 56

## Malmö

### FLORINS

JÄRN-, VERKTYGS- OCH  
BOSÄTTNINGSAFFÄR

Södergatan 7 MALMÖ  
Tel. Lånjeväljare: 207 66, 179 44, 158 55  
Bostaden 524 88  
Rekommenderas

BYGGMÄSTARE

### Otto Ellerström

MALMÖ Tel. 28 130

## Norrköping

FLYGARENS tvättbekymmer löses enklast om han **RINGER 24151**

### Kneippbadens Ängtvätt

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

### Östra Cykelaffären

HELGE LINDQVIST  
Hospitalgatan 44 - Telefon 231 00  
Försäljer: HERMES, GRIPEN, BRICENT  
Delar och tillbehör - Sportartiklar  
Reparationer

## Flygnytt

### I KORTHET

**CURTISS SC-I SEAHAWK** förekommer förutom som flottörsflygplan även i en version med fast landställ.

**240 JUNKERS JU 52/3m** har övertagits av RAF:s Transport Command i Europa.

EN **HAWKER HURRICANE** har av brittiska regeringen överlämnats till engelska civilflygattachén i Washington, mr P. G. Masefield, grundare och redaktör av **AEROPLANE SPOTTER**, för hans personliga bruk.

**SVERIGE** har anmodats överta ansvaret för ett av de tretton väderskepp, som enligt **PICAO:s** beslut skall placeras ut i Atlanten som hjälp åt atlantflyget. Det svenska skeppet skall placeras mellan Island och Nordnorge.

### NORRKÖPINGS GUMMIVERKSTAD

Inneh. Axel Carlsson  
Gamla Rådstugugatan 21  
Tel. 254 94 - Bost. 270 73  
REGUMMERINGAR & REPARATIONER  
Fullständig RING-SERVICE

### G.A.ANDERSSONS

MEK. VERKSTAD  
Hantverkaregatan 7 - Norrköping  
Telefon 239 43  
Tillverkare av höj-, sänk- och vridbara  
kontors- och fabriksstolar »STARK»  
i fyra modeller

### SÖDRA HAMNENS Mek. Verkstad

Södra Strandgatan 6 - Telefon 219 62  
S MEDJA  
GRÖYPLÅTSLAGERI-  
och MASKINVERKSTAD

### Georgs Bageri & Konditori

rekommenderar  
sina förstklassiga tillverkningar  
Huvudaffären: Trädgårdsgatan 31  
NORRKÖPING - Telef. 251 94, 288 05  
Filialer: Värmlandsg. 59, Tel. 246 04  
Repslagareg. 19, Tel. 206 89

## Ronneby

### BESÖK RONNEBY BAR

Telefon 6 12 - Karlskronagatan 40  
Ni äter gott och billigt frukost, middag  
och lunch. Varmrätter till 1 kr. serveras  
hela dagen. Erklint gott kaffe.  
LÄSKEDRYCKER - CHOKLAD  
TOBAK M. M.

## Conditori Continental

Karlskronagatan 16 - RONNEBY - Tel. 53  
FULLSTÄNDIG  
KONDITIONISERVERING  
BILJARD

## Stockholm

ALLA SLAGS  
**Snickeri- och Tapetserarearbeten**  
utföra vi till låga priser - Vänd Eder till  
**SNICKERI- & TAPETSERAREVERKST.**  
**E. A. ERIKSSON**  
Sibyllegatan 10 - Telefon 61 26 14

### TH. SVIBERGS

Tapetserare och Gardindekoratör  
Eriksbergsgatan 12 - Stockholm  
Telefon 10 47 90  
Ett gediget hantverksarbete  
till humana priser  
Beställningar utföras  
Begär kostnadsförslag

### Eriksdals Livsmedelsaffär

Ringvägen 87 - Telefon 41 90 02  
★  
Rekommenderas

### LM:s LIVSMEDEL

Virtavägen 23 - Tel. 62 20 13  
CHARKUTERIER - SPECERIER  
BRÖD - MJÖLK  
VAROR HEMSÄNDAS  
Rekommenderas

### STORFELDTS livsmedel

Filial: Sandhamnsgatan 37  
Telefon 61 13 81  
Kött ● Charkuterier ● Specerier  
Mejerivaror ● Drycker  
m. m.  
Anskaffar alla förnödenheter  
Förstklassiga varor till bästa priser

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

### DJURGÅRDSBRUNN

Lunch - Diné - Supé  
- Konditoriserivering.  
Hemtrevlig festväning  
för mindre beställn.  
Öppet året om. Best.-tel. 61 12 11

## CAFÉ NORNAN

Serverar alltid god  
MAT och gott KAFFE  
Vältempererade mättdrycker

Valhallavägen 155 Tel. 62 47 75

## RÅLAMBSHOV

VIN- och ÖLRESTAURANT  
Norr Mälmarstrand 76  
Telefon 50 57 75

LUNCH - MIDDAG - A LA CARTE  
Rekommenderas  
Uppmärksam betjäning

## RÄKNÄS BÅTVARV

(K. S. Karlsson)

Lagnö - Postadress Gustafsberg  
Vinterförvaring - Nybyggnader  
Sliphalningar - Reparationer  
Mekaniska arbeten och Svetsning  
Telefon Lagnö 9

## Omega, Tissot

m. fl. ledande urmärken alltid på lager.  
Medlem av Sveriges Urmakareförbund.

AXEL LINNÉ • UR OPTIK

Rörstrandsgatan 15

Tel. 31 55 60 Stockholm

## Stockholms närhet

### RÅSTA SMIDESVERKSTAD

ULRIKSDAL

Telefon 28 19 39

## Gunnar Gustafssons ÅKERI & BILSTATION

Innehavare A. BLOMGREN

Rekommenderas

Telefon Åkersberga 47

## ELEKTRISKA 44:an

Inneh. Axel Abrahamsson

Nybrogatan 44 (vid Karlavägen)

Telefon 60 69 04

Färdsljor och reparerar allt i branschen

## Ahléns Konditori

HÄSSELBYVÄGEN 1 - SPANGA

Telefon 36 19 77

REKOMMENDERAS

## Kyrkvikens Konditori

Telefon 65 22 25

Rekommenderar sitt goda bröd, småbröd,  
tårter och bakelser - Beställningar på  
efterrätter emottages - Servering av kaffe  
och läskedrycker.

Vördsamt INEZ MEFERS

## CHARLES JOHANSSON

MEKANISKA VERKSTAD  
Rotebro

Utför svärvingar, fräslingar  
Reparationer av alla slag  
m. m. m. m.

Telefon Norrviken 3 93

## KRISTINA- TVÄTTEN

SAKKUNNIG

SKONSAM BEHANDLING

Telefon 52 37 66

## Sollentuna Handel

Lindvägen 40 - Tureberg

★

DIVERSEHANDEL

Telefon 35 07 59

## GARNBODEN

Rindögatan 34 - GÄRDET - Tel. 67 21 84

GARNER

Dam-, Herr-, Barnstrumpor, Babykläder

Rekommenderas

## Gideon Gustavsson

Emballagefabrik - Handen

Tel. 1 22, 3 49

Sedan flera år lev. till

Arméförvaltningen

## Nians cykelaffär

Innehavare R. HJULSTRÖM

Gästrikegatan 9 (f. d. Uppsålag.) Tel. 31 93 27

Försäljer marknadens ledande märken.

Reservdelar. Fullständig reparationsverkst.

Svetsning

Cyklar även till vinterförvaring

Noggrant arbete

Humana priser

## DAHLSTRÖMS LIVSMEDEL

erbjuder Eder förstklassiga varor  
i stor sortering

Neglinge Torg 3

Telefon Saltsjöbaden 83 och 10 21

## Sundsvall

## H. HULTINS Charkuteriaffär

Saluhallen - Sundsvall - Telefon 26 39

ALLTID FÄRSKA

CHARKUTERIVAROR

Rekommenderas

## BLOMQUIST BILVERKSTAD

Norra Stationsgatan 17 B

Telefon 33 90 95

## Sten Larssons Speceri

FJÄLLSTA - MÄRSTA

Telefon Märsta 8

REKOMMENDERAS

## Ängelholm

Monteringsfärdiga trähus

## SÄVSJÖHUS

Ombud:

GUNNAR HANSSON

Havsbodavägen 36 - Tel. 7 84 - Ängelholm

PRENUMERERA PÅ **FLYG** NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

# SHELL

*i alla's tankar*

