

Flyga



MED

Nr 1
1946



SVENSK flygtidning

45 öre

I Finland Fmk 16:-
I Norge 70 øre
I Danmark 75 øre



Elyg

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



Utkommer varannan torsdag

REDAKTION:

Tegnérsgatan 35, 1 tr Tel. 20 33 95
 Huvudredaktör och ansvarig utgivare:
 Överste W. KLEEN Tel. 20 88 91
 Red. G. Knutsson » 21 02 38
 Red. Y. Norrvi » 21 02 38
 Red. H. Millgård » 21 02 38

ANNONSAVDDELNING:

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

EXPEDITION:

Förlagsaktiebolaget FLYGNING
 Sveavägen 53 - Stockholm

Postgirokonton: 1111.

Prenumerationspris:

Helår Kr. 9:75 - Halvår Kr. 5:—

Danmark: Johs Thinesen, Finsens Allé 29, Odense

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

Norge: Odd Arnesen, Aftenposten, Oslo

Ahlén & Akerlunds Fotogravyranstalt
 Stockholm 1946

Nytt finskt jaktflygplan

Trots de stora svårigheter den finska flygindustrin för närvarande har att kämpa med har Valtion Lentokonetehtäs (Statens Flygmaskinsfabrik) i Tammerfors för någon tid sedan lyckats få färdig och provflugen sin nyaste konstruktion, jaktplanet »Pyörremyrsky» (Tyfon). Planet är det hittills mest fulländade som den finska flygindustrin förmått skapa och överträffar bl. a. Messerschmitt 109 G2, som användes i det finska flygvapnet. Maxfarten anges vara ca: 630 km/t, alltså något mindre än på Me 109, men värdbarheten står i en helt annan klass och torde kunna jämföras med manöveregenskaperna på t. ex. den svenska J 22. »Pyörremyrsky» har en vätskekyld radmotor av typ Mercedes-Benz DB 605A1 på 1 350 hk. Övriga uppgifter om planets data och prestanda samt bestyckning hemlighålles av de finska myndigheterna.



hedrar
 för
 värdefullt
 stöd

Stenhamra Bilstation, Svartsjö.
 Orres Svetsningsverkstad, Folkungagatan
 139—141, Stockholm.
 Bröderna Anderssons Rörfirma, Vattugatan
 18, Sundbyberg.

Flygplan

köpes, helst utrustat med flottörer och ev. skidställ. Motorn under 450 hk. Svar med fullständiga upplysningar till PILOT - d. t. k.

En G. V. 38

godkänd för bogsering av segelflygplan, och en Cirrus Moth, begagnade till salu. Svar till »Billigt—Snar affär», d. t. k.

• MOTHPLAN TILL SALU •

Närmare upplysningar, Gotlands Flygklubb, Visby.

Alex Anderssons Bageri

Rekommenderar sina
 UTSÖKTA BRÖDSORTER

HALMSTAD - Tel. 489 - 11 33

Byggnadsfirma

NILS ROSANDER

UPPSALA

30 543

34 210

VIKTIGARE FLYGFÖRBINDELSER

från den 8 december 1945 tills vidare:

Fr. Aalborg	17.25 t.	Göteborg	18.00D
» »	19.35 »	Köpenhamn	20.30D
» Amsterdam	13.15 »	Malmö	16.25V
» »	15.45 »	» ¹⁾	18.20
» »	15.45 »	Stockholm ¹⁾	20.40
» Bruxelles	9.00 »	» ²⁾	14.15
» »	14.30 »	» ³⁾	20.10
» Genève	10.30 »	Paris ²⁾	12.10
» »	10.30 »	Stockholm ²⁾	18.50
» Göteborg	8.20 »	Stockholm	10.05D
» »	10.15 »	London ⁴⁾	13.30
» »	13.00 »	Stockholm	14.45D
» »	18.30 »	Aalborg	19.05D
» »	18.30 »	Köpenhamn	20.30D
» »	20.00 »	Stockholm ⁴⁾	21.45
» »	20.10 »	Malmö	21.20D
» Karlstad	10.35 »	Oslo	11.40D
» »	13.20 »	Stockholm	14.45D
» Köpenhamn	8.00 »	Malmö	8.15D
» »	8.00 »	Stockholm	10.40D
» »	11.30 »	Malmö	11.45D
» »	14.00 »	»	14.15D
» »	16.00 »	Aalborg	16.55D
» »	16.00 »	Göteborg	18.00D
» »	18.00 »	Malmö	18.15D
» London	14.30 »	Göteborg ⁴⁾	19.40
» »	14.30 »	Stockholm ⁴⁾	21.45
» Luleå	9.00 »	Sundsvall/ Härnösand	11.10D
» »	9.00 »	Stockholm	13.30D
» »	7.00 »	Göteborg	8.05D
» »	7.00 »	Stockholm	10.05D
» »	8.30 »	Köpenhamn	8.45D
» »	8.40 »	Stockholm	10.40D
» »	11.25 »	Amsterdam ¹⁾	14.45
» »	12.00 »	Köpenhamn ¹⁾	12.15
» »	13.55 »	» ¹⁾	14.10
» »	14.30 »	» ¹⁾	14.45
» »	18.30 »	» ¹⁾	18.45
» Oslo	9.00 »	Stockholm	10.45V
» »	12.10 »	Karlstad	13.05D
» »	12.10 »	Stockholm	14.45D
» Paris	8.15 »	Malmö ⁵⁾	12.30
» »	8.15 »	Stockholm ⁵⁾	15.00
» »	8.45 »	» ⁶⁾	16.05
» Prag	15.00 »	» ⁷⁾	18.40
» Stockholm	7.15 »	Visby	8.25D
» »	7.30 »	Bruxelles ⁸⁾	14.30
» »	7.30 »	Paris ⁵⁾	15.05
» »	8.00 »	Göteborg ⁴⁾	9.55
» »	8.00 »	London ⁴⁾	13.30
» »	8.15 »	Genève ²⁾	14.45
» »	8.15 »	Luleå	12.40D
» »	8.15 »	Sundsvall/ Härnösand	10.15D
» »	8.45 »	Karlstad	10.20D
» »	8.45 »	Oslo	11.40D
» »	9.00 »	Amsterdam ¹⁾	14.45
» »	9.00 »	Bruxelles ⁸⁾	14.15
» »	9.00 »	Malmö ⁵⁾	11.05
» »	9.30 »	Prag ⁷⁾	13.25
» »	10.00 »	Warszawa ²⁾	13.55
» »	10.50 »	Göteborg	12.45D
» »	11.30 »	Köpenhamn	14.10D
» »	11.30 »	Malmö	13.30D
» »	14.00 »	Oslo	15.45V
» »	16.00 »	Visby	17.10D
» »	18.00 »	Göteborg	19.55D
» »	18.00 »	Malmö	21.20D
» Sundsvall/ Härnösand	10.35 »	Luleå	12.40D
» »	11.30 »	Stockholm	13.30D
» Visby	8.45 »	»	9.55D
» »	17.30 »	»	18.40D
» Warszawa	15.00 »	» ²⁾	18.55

Tiderna för angivna i på resp. orter gällande lokaltid.

D = dagligen
 V = vardagar
 1) = måndag, fredag
 2) = onsdag
 3) = fredag
 4) = tisdag, torsdag, fredag, lördag
 5) = tisdag, torsdag
 6) = onsdag, fredag
 7) = måndag
 8) = torsdag

SPARTAN »EXECUTIVE 12» kallas ett nytt femsitsigt lågvingat taxi- och reseflygplan som är under byggnad hos Spartan Aircraft Co. i Tulsa, Okla. »Executive 12» är en utveckling av den före kriget lancerade »Executive 7 W», och försedd med trehjulstall och en 450 hk Pratt & Whitney »Wasp Junior» luftkyld niocy-lindrig stjärnmotor. Vidare planerar firmen att bygga en speciell last- och postversion. Marschfarten blir 325 km/t och flygsträckan 1770 km. Det beräknade priset på »Executive 12» blir mellan 14 000 20 000 dollar.



KSAK-nytt - privatflygets kontaktorgan

För att möjliggöra en intimare kontakt mellan KSAK — privatflygets centralorganisation — och dess medlemmar av olika kategorier kommer från och med nyåret 1946 två sidor i KSAK:s officiella organ tidskriften FLYG att helt ägnas åt nyheter och meddelanden av informationskaraktär från centralorganisationen. Här följer nu det första KSAK-nytt, som vi hoppas skall fylla sin uppgift väl i fortsättningen.

En gång i månaden, alltså i och med utgivandet av vartannat nummer av FLYG, kommer dessa sidor att sammanföras till ett särtryck, vilket genom KSAK:s försorg distribueras till samtliga anslutna klubbar i det antal exemplar, som svarar mot antalet medlemmar i resp. klubb.

Klubbarna uppmanas att omedelbart låta distribuera detta medlemsblad till alla sina medlemmar.

KSAK-nytt redigeras av KSAK i samarbete med FLYG:s redaktion. För att göra det till ett verkligt bra kontaktorgan, är det nödvändigt att KSAK hålles välinformerad om vad som rör sig ute i klubbarna. Rapporteringen måste alltså bli förstklassig — bättre än tidigare. KSAK-nytt kommer också att ta in rena klubbnotiser i den mån dessa innehåller uppgifter av sådan art att de kan anses intressera övriga medlemmar i rörelsen. Utrymmet är emellertid mycket begränsat, och meningen är ju att göra KSAK-nytt intressant för alla. Det kan därför hända att en del bidrag måste överlämnas åt papperskorgen. Försök sätta er över detta, ärade klubbkorrespondenter. Och kom ihåg: intet bidrag är utan intresse för redaktionen. Men låt honom själv avgöra vad som skall publiceras. Han behöver massor av uppgifter för att kunna göra KSAK-nytt till ett bra medlemsblad.

SEGELFLYG GER FLYGSINNE SÄGER CFV

Chefen för flygvapnet general Nordenskiöld har i en skrivelse till vissa flygflottiljer uppmanat dessa att knyta en ännu intimare kontakt med flygklubbarna än tidigare. Eleverna i klubbarna bör beredas tillfälle att delta i flottiljens teoretiska lektioner och om möjligt även få mindre utbildning i Link Trainer.

»Flygvapnet har det största intresse av flygsinnad ungdom», säger general Nordenskiöld i skrivelsen. »Sådan ungdom vinnes kanske bäst genom glid- och segelflygning, som skapar en bred utspridning av flygintresset. De senaste årens erfarenheter från utbildningen vid aspirantskolan tyder dessutom bestämt i den riktningen, att elever med tidigare segelflygutbildning gallras betydligt mindre än de som icke deltagit i glid- och segelflygutbildning, varför flygvapnet torde få ett intresse av den privata glid- och segelflygutbildningen som är större än vad som tidigare förmodats.»

Som ett komplement till detta kan citeras det uttalande, som chefen för det norska flygvapnet, generalmajor Riiser-Larsen, gjorde vid sitt senaste Sverige-besök:

»De i Sverige utbildade 200 norska segelflygarna hade det norska flygvapnet stor nytta av. De hade lättare att sätta sig in i de elementära grunderna då den egentliga motorflygutbildningen började, och säkert är att norska flygvapnet även i fortsättningen skall bygga på segelflyget som grund för flygutbildningen.»

Nya diplom- och certifikatbestämmelser föreslås

Ett förslag till bestämmelser för såväl de nationella som de internationella glid- och segelflygdiplomen och dessutom för ett internationellt segelflygcertifikat har utarbetats av segelflygkommittén. Detta förslag, som är en av de första frukterna av privatflygkonferensens beslut i höstas, skall nu såsmåningom bearbetas och ev godkännas av den nordiska samarbetskommittén och sedan gå vidare till FAI.

Beträffande A-, B- och C-diplomen har man i förslaget helt utgått från de nuvarande svenska bestämmelserna. Enda avvikelserna är att landningsbanans bredd för A-proven ökas från 20 till 30 meter och att endast »manöverproven» för C-diplomet skall gälla. Det ursprungliga C-provet med en segelflygning av minst 5 minuters

varaktighet skall alltså enligt förslaget helt slopas. Särskilda diplombestämmelser för motorflygare har föreslagits.

Bestämmelserna för Silver- och Guld-C föreslås helt oförändrade. En del kompletteringar av de nuvarande bestämmelserna har dock föreslagits.

De praktiska proven för det internationella segelflygcertifikatet föreslås bli följande: Sökande skall ha gjort minst 30 (motorflygare med lägst A:2-certifikat lägst 10) godkända flygningar med en sammanlagd flygtid av minst 3 timmar. Han skall därefter avlägga 3 prov, vilka motsvarar de nuvarande proven för svenskt S-certifikat, d v s varje flygning skall innefatta minst 5 minuters segelflygning utan höjdförst, landning skall ske inom 50 meter från märke och den sammanlagda flygtiden för de tre flygproven skall uppgå till minst 60 minuter. Vidare föreslås att proven skall göras inom en tidsrymd av 5 månader. För det svenska certifikatet är tidsrymden f n 3 månader. I förslaget har också medtagits särskilda bestämmelser för certifikatets giltighet beträffande avancerad flygning, flygning i moln och passagerarflygning.

»Manöverstol» för nybörjare

Ingenjör E. Stormark i Karlskoga har konstruerat en stol avsedd att användas för att underlätta utbildningen av nybörjare inom glidflyget. Eleverna skall på denna stol inlära rodrens manövrering. Framställningskostnaderna beräknas till 150—200 kr per stol. Segelflygkommittén, som tagit del av ritningarna, anser att stolen bör provas och VI har godkänt ett bidrag på 150 kr för dessa prov.

Segelflygbroschyr

KSAK planerar att under våren med de lokala flygklubbarnas medverkan ge ut en reklambroschyr för segelflyget. Förslaget som utgick till klubbarna för yttrande i början av december innebär tryckning av en allmänt hållen propagandafolder med uppgifter om hur glid- och segelflygutbildningen går till, hur man får premier etc samt en adressförteckning på samtliga glid- och segelflygskolor i Sverige. Meningen är att broschyren skall tryckas i djuptryck i en upplaga på minst 150,000 ex och användas såsom komplement till de lokala skolornas (även Alleberg-skolans) kursplaner och prisuppgifter. Priset blir lågt under förutsättning att klubbarna beställer den beräknade upplagan.



Första sidan av den föreslagna broschyren.

Ny informationschef

Redaktör *Yngve Norrvi* som varit chef för KSAK:s informationsavdelning från början av 1943 lämnade vid årsskiftet denna befattning och inträdde som fast medarbetare i FLYG:s redaktion. Såsom sådan kommer han att vara tidningens förbindelseman gentemot KSAK och behåller således kontakten med privatflygorganisationen.



YNGVE NORRVI

GUNNAR ENGMAN

Ny »propagandaminister» i KSAK blir för o m nyåret redaktör *Gunnar Engman*. Han är född den 18 nov 1915 i Gnesta och har senast haft anställning såsom redaktionell medarbetare i Teknik för Alla. Tidigare har han varit dagstidnings- och nyhetsbyråjournalist. Red. Engman är löjtnant i flygvapnets reserv och har bl a tjänstgjort vid FV i fem år såsom flygspanare.



C. O. SPARRE

Ny motorflygchef

Såsom chef för KSAK:s motorflygavdelning inträdde från och med nyåret majoren vid flygvapnet C. O. Sparre. Senast har major Sparre tjänstgjort som flygattaché i Finland.

1946 års segelflygtävlingar

Segelflygkommittén har diskuterat 1946 års tävlingar och kommit till det resultatet att klass 2 (Baby-klassen) nog bör tävla i Örebro även denna gång och att SM hålles på Alleberg. Förslag har framkommit att lägga SM i Västerås, men några godtagbara skäl för att flytta dessa tävlingar från Alleberg har ännu inte framkommit. Frågan är dock fortfarande under diskussion. Vad som talar mot Alleberg är ju framförallt svårigheten att på det begränsade utrymmet snabbt kunna starta samtliga tävlande, exempelvis vid en hastigt uppträdande front.

Det har föreslagits att tävlingarna i klass 1 (SM) skall gå under tiden 4-14 juli och klass 2 5-14 juli. En viss omarbeting av reglerna är i gång, och det nya förslaget blir förmodligen färdigt under loppet av januari.

Ny flygklubb

Norrälje Flygklubb, återuppstånden ur gamla Roslagens Automobil- och Flygklubb, har vid senaste VU-sammanträdet erhållit anslutning till KSAK.

OLYMPISKT SEGELFLYG

Sveriges Olympiska Komité har begärt vissa uppgifter om de nödvändiga förberedelserna till ett svenskt deltagande i kommande olympiska segelflygtävlingar. KSAK:s segelflygkommitté har nu gjort upp en P M och bl a framhållit att Sverige bör representeras i största tillåtna utsträckning, d v s med 8 förare och 4 segelflygplan jämte nödig materiel och

hjälppersonal. Träningsläger bör anordnas 1947 och 1948, under vilka uttagning av förare skall ske. För att erhålla en fullödig representation bör antalet deltagande förare i det första träningslägret vara 12 varefter antalet minskas i det andra till 10. Av dessa uttagas sedan de 8 förarna. Det första träningslägret bör omfatta tre veckor och det andra två veckor.

Goda och dåliga erfarenheter

Chefsinstruktören för segelflyget, löjtnant J. G. Karlsson, ger här sin personliga syn på »erfarenhetsläggarna».

Av de erfarenhetsläggare, som föras av gruppcheferna, att döma, är vårt segelflyg nu nästan så bra som det kan bli. Dessa erfarenhetsläggare har nämligen från nästan alla klubbar sålits in utan att några som helst anteckningar gjorts i dem. Snart är det bara Ing Frick i Hälssingborg som är flitig och kastar pärlor. Han har kommit underfund med att man även vid lågstarter är betjänt av lufalskärn. Denna måste emellertid då kopplas omvänt för att den inte efter urkopplingen skall slå upp och fastna i flygplanet.

Lämplig radioutrustning för segelflygplan efterlyses från flera håll. Många haverier skulle ha kunnat undvikas, anses det, om instruktören haft möjlighet att ge eleven muntliga direktiv per radio. Vi hoppas på nyheter från Amerika i detta avseende.

Urkopplingsindikering för segelflygplan föreslås av några klubbar. Linköpings flygklubb har lovat att komma med ett förslag och löjtnant Lampell i Kalmars flygklubb har lämnat ett förslag till sådan indikering. Mera härom senare.

Aeroklubben i Göteborg har kommit in med ett förslag till landningshjul av ny typ för SG-38.

Slutligen klagas det över att de schacklar som användas är opålitliga. Brott lär ha förekommit oftare på schacklar än på brottelvar.

Ja, detta var ett axplock bland de få erfarenheter som delgivits KSAK genom erfarenhetsläggarna. Vi är övertygade om att klubbarna har betydligt mera att komma med i detta avseende. Meddela fortlöpande edra erfarenheter till KSAK. De som anses vara av allmänt intresse kommer i fortsättningen att publiceras i KSAK-nytt och därmed delges övriga klubbar till nytta för hela verksamheten.

Nordiska modellflygreglerna klara

De nordiska ländernas modellflygchefer har nu genomfört den avslutande konferensen om de nordiska modellflygreglerna, och resultatet är ett regelförslag, till vilket anslutningen är 100-procentig. Konferensen hölls i Oslo 7-9 december där Norsk Aero Klubb stod för värdskapet. Från Sverige deltog G. H. Dérantz med fröken W. Lindahl som sekreterare, från Danmark Knud Flensted-Jensen och från Norge Harald Orvin. Den finske modellflygchefen Lennart Poppius kunde tyvärr till följd av passvärigheter inte delta i konferensen. Han hade emellertid i förväg konfererat med kollegerna och representerade sig genom fullständiga fullmakter.

Tio timmar sammanlagt varade konferensen. Punkt för punkt underkastades det nya regelförslaget en slutgiltig granskning, innan det nu överlämnas till den Nordiska Samarbetskommittén för att fastställas.

Det är meningen, att reglerna skall vara fullt genomförda i samtliga nordiska länder senast den 30 juni 1946. Någon gång på nyåret kommer de till de svenska modellflygarna som en något försenad men välment julklapp.

Nytt modellflygrekord

Arne Widén, Solna, har fått en notering från den 21 oktober 1945 på 16 min 3,2 sek godkänd av KSAK som svenskt modellflygrekord i klass G 1. Det gamla rekordet innehades av K.-E. Landegren, Västerås. Det lydde på 12 min 14,8 sek och sattes den 8 augusti 1943.

Centrala segelflygkurserna 1946

Planerna för de centrala segelflygkurserna 1946 är nu godkända i stort och ser ut på följande sätt:

Segelflyginstruktörskurs 1 12/5-2/6 Alleberg.

Segelflyginstruktörskurs 2 4/8-25/8 Alleberg.

Glidflyginstruktörskurs 1 2/6-23/6 Trollhättan.

Glidflyginstruktörskurs 2 23/6-14/7 Mo-hed.

Byggladarkurs 1 12/5-2/6 Alleberg.

Byggladarkurs 2 18/8-8/9 Alleberg.

Ungdomsledarkurs 30/5-2/6 Alleberg.

Högre segelflygutbildning 17/7-17/8

Uppsala.

Det bör påpekas att lokalerna för glidflyginstruktörskurserna och den högre segelflygutbildningen endast är preliminära.

Klubbarnas bokföring standardiseras

Bokföringen har ofta vällat flygklubbarna mycket besvär och stora svårigheter. Inte minst därför att man på många håll saknar tillgång på fullt kvalificerad personal som har tid att ägna sig åt det tidsödande jobbet med böckerna. Den oftast mycket omfattande och mångskiftande verksamheten i en flygklubb är inte heller så lätt att bemästra ur bokföringsynpunkt.

För att göra klubbkassörernas uppgift lättare har KSAK nu satt i gång med utarbetandet av ett standardbokföringssystem som kommer att erbjudas klubbarna inom kort. Det är KSAK:s kamrer *Tore Björklund* som står för utarbetandet av systemet i samarbete med ytterligare ett par bokföringsexperten med direkt erfarenhet av flygklubbverksamhet.

Möjligen kommer kamrer Björklund att om tiden tillåter göra en rundresa till klubbarna för att demonstrera det nya systemet. För undvikande av missförstånd bör kanske tilläggas att det naturligtvis inte kommer att föreligga någon absolut fordran på klubbarna att de skall använda det nya systemet, och inte heller kommer det att medföra några extra kostnader.

Trevlig klubbafon hos NAFK

Norrköpings Flygklubb har haft en klubbafon gemensam för medlemmarna i NAFK. Militärsällskapet i Norrköping och lokalavdelningen av Sveriges Flotta, överstelöjtnant Lage Thunberg berättade om upplevelserna under sin flygning till Amerika. Det blev ett mycket underhållande kåseri, rikt på poänger och träffsäkra iakttagelser. I sitt föredrag framhöll överstelöjtnant Thunberg bl a bekräftande reaktionsmotorerna att medan man förut icke kunnat anskaffa så starka motorer, som de aerodynamiska framstegen fordrade, förhållandet nu vore det motsatta.



Transport- fallskärmar

av papper

De äro sammansatta av 48 st. pappersark samt 12 st. genomgående papperslinor bestående av 20 mindre trådar. Det ingående klistret, som är av egen tillverkning, är vattenfast och okänsligt för långa lagringstider. Lastkartongerna, som höra till skärmarna, äro av wellpapp och specialkonstruerade för att tåla stötarna mot marken. Begär närmare upplysningar om dessa pålitliga och starka fallskärmar.

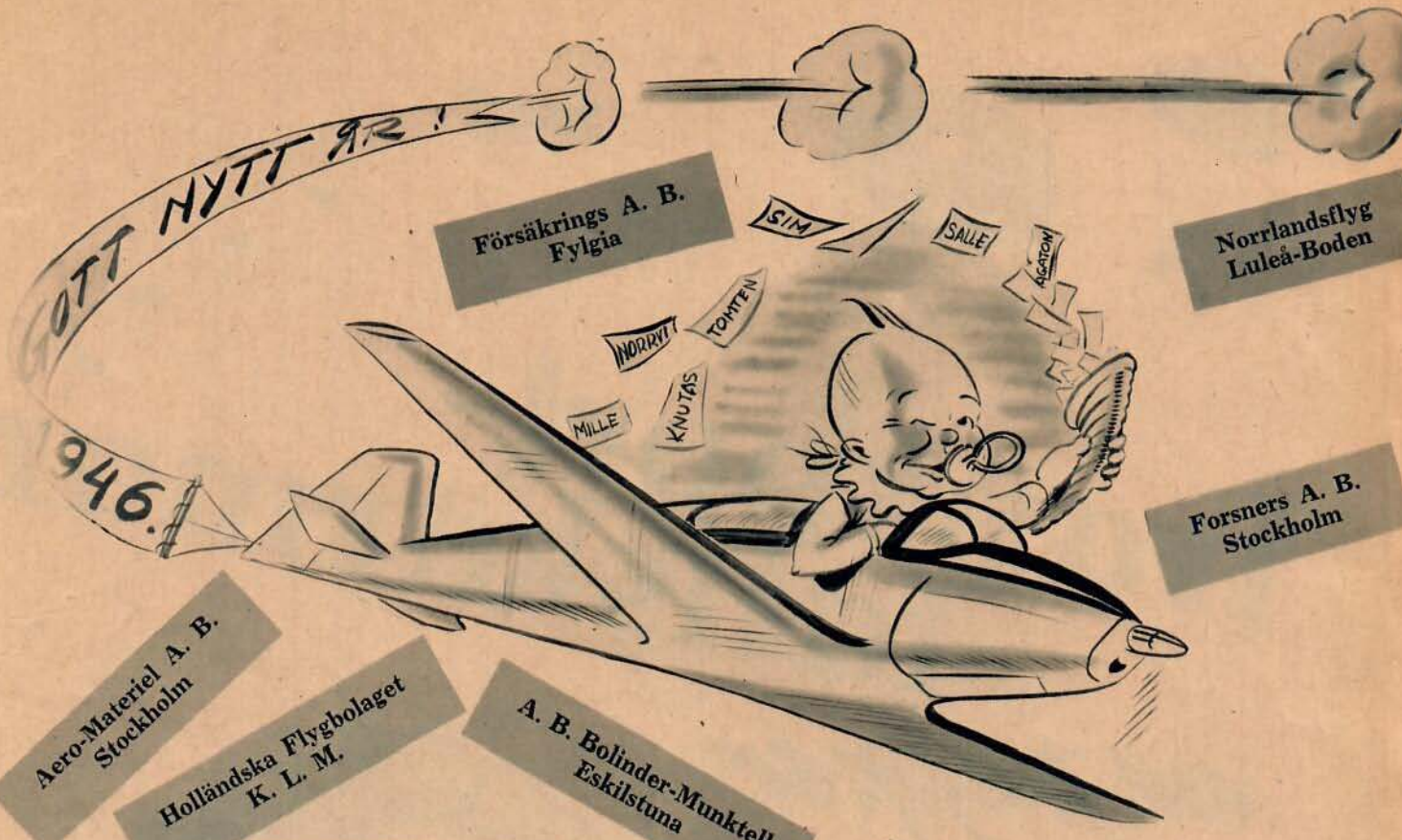
Nissafors fredstillverkning är: $\frac{3}{4}$ av landets behov av pappersbärkassar (= ca 15.000.000 st.), regnkappor, skolboksomslag, papperspåsar, hyllpapper samt andra bearbetningar av papper.

NISSAFORS

PAPPERSFÖRÄDLINGS A.-B.

Nissafors. Tel. 30.

Ombud för Nissafors fallskärmar: AB FLYGLEVERANSER, STOCKHOLM



Försäkrings A. B.
Fylgia

Norrlandsflyg
Luleå-Boden

Forsners A. B.
Stockholm

Aero-Materiel A. B.
Stockholm

Holländska Flygbolaget
K. L. M.

A. B. Bolinder-Munktell
Eskilstuna

Svensk Flygtjänst A. B.
Stockholm

Industrifirma Stag
Bollnäs

Hobbylaget
Linköping

Motorflygskolan Hans Peterson
Orsa

A. B. Tönseth & Co
Stockholm

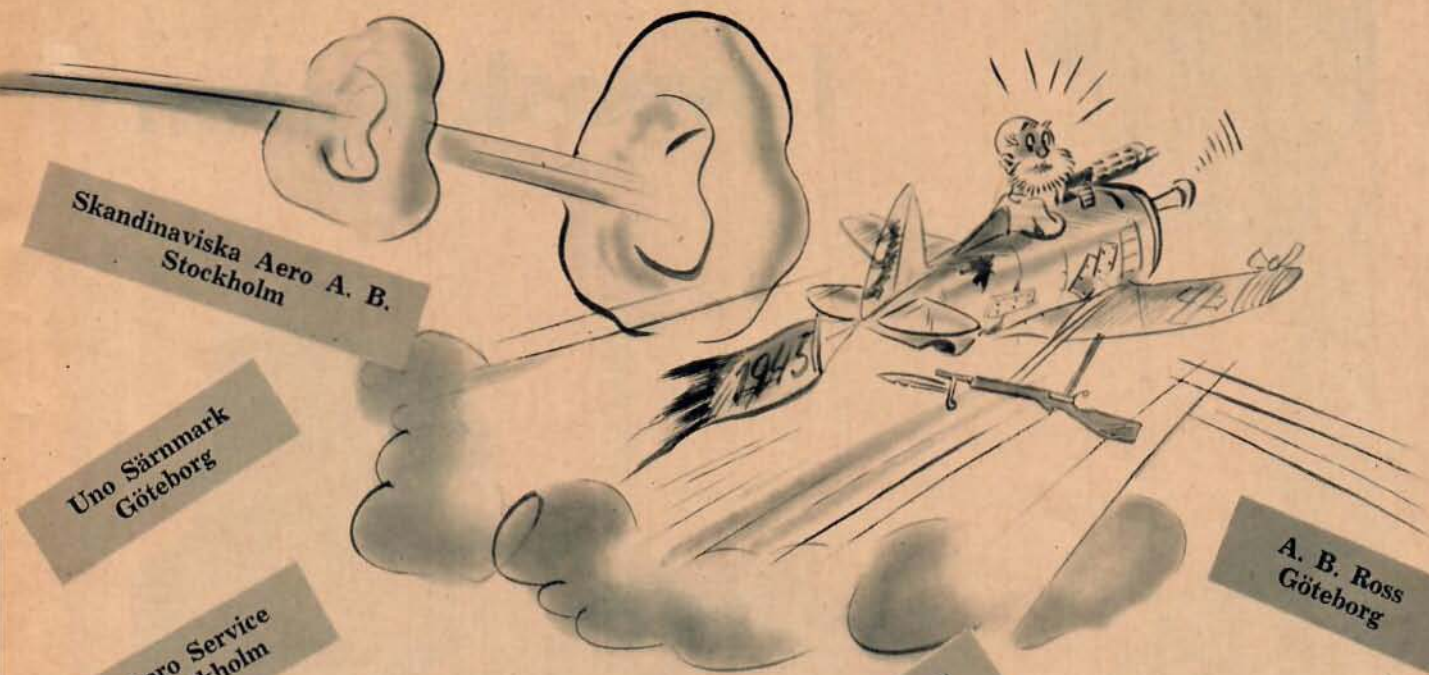
Arboga Maskiner A. B.
Arboga

A. B. Bil-Aero Electric
Stockholm

Svenska A. B. Intava

Motormandin A. B.
Norrköping

Svenska Traktor A. B.
Allis-Chalmers
Stockholm



Skandinaviska Aero A. B.
Stockholm

Uno Särnmark
Göteborg

Aero Service
Stockholm

A. B. Ross
Göteborg

Nordiska Poolen för
Luftfärdförsäkringar

A. B. Flygleveranser
Stockholm

A. B. Aerotransport
Stockholm

System Paulin A. B.
Stockholm

Bultfabriks A. B.
Hallstahammar

A. B. Aero-Behör
Stockholm

Modelltjänst
Värnamo

A. B. Nordisk Aero-Tjänst
Norrköping.

Svenska Aeroplan A. B.
Linköping

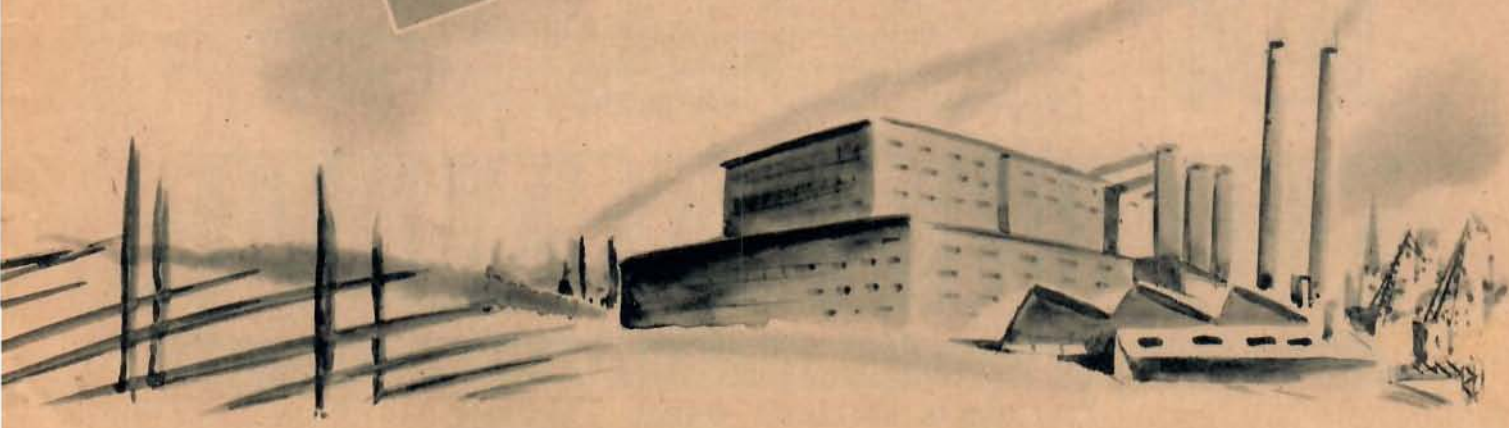
A. B. Kockums Flygindustri
Halmstad

A. B. Nordiska Armaturfabrikerna
Linköping

Tidskriften FLYG

A. B. Auto-Metallfabrik
Ulvsunda

Domkraft A. B. Nike
Eskilstuna





I svenska plan

NAF-instrument



Segelflygklubbarnas antal blir större undan för undan, skickligheten hos ungdomen stiger och deras håg till högre rymder ökas varje dag. Kraven på segelflygplanens säkerhet skärpes med sportens popularisering och avancering.

Här, där det gäller små differenser i fart-, höjd- och lutningsförändringar — ja, t. o. m. så små att de mänskliga sinnen inte förmå uppfatta dem, äro goda instrument en av förutsättningarna för att förarna skola ha sitt plan under full kontroll.

I vår nya, moderna instrumentfabrik tillverkar vi hastighetsmätare, höjdmätare, girindikatorer, variometrar, termometrar etc. för såväl segel- som motorflyg. Installera NAF-instrument för säkerhets skull.

NORDARMATUR

AB NORDISKA ARMATURFABRIKERNÄ LINKÖPING

STOCKHOLM GÖTEBORG MALMÖ SUNDSVALL



Flyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

W. KLEEN:

ENHET GER STYRKA

När vi i sista numret för 1945 presenterade FLYG under det nya året nämnde vi icke ett ord om tidskriftens sammanslagning med *Svensk flygtidning*. Vi hade då fått ett erbjudande att överta SFT, men förhandlingarna hade icke slutförts, varför vi inte kunde meddela läsekretsen något. I stället måste sammanslagningen komma som en överraskning i det nya årets första nummer, och vi förmodar att överraskningen var stor.

Men vi hoppas att den också var angenäm. Sammanslagningen medför nämligen otvetydiga fördelar för den flygintresserade allmänheten, därför att *en* flygtidskrift i vårt lilla land har större utsikter att bli en verkligt stor tidskrift än den ena av två. I sista hand är det nämligen läsekretsens storlek som bestämmer tidskriftens, och denna läsekrets är i Sverige icke tillräckligt stor för att bära två förstklassiga flygtidskrifter, även om båda har sin trogna läsekrets i de övriga nordiska länderna. Den gjorda sammanslagningen ger oss därför ökade möjligheter att öka vår läsekrets — vi hoppas att SFT:s gamla läsekrets följer med sin gamla tidning — och att därigenom höja tidskriftens både kvantitet och kvalitet.

Detta är uppenbart riktigt, men endast under förutsättning att icke den uteblivna konkurrensen åstadkommer en avslappning i våra strävanden att skapa en högklassig tidskrift med resultat att den i stället för att bli ännu bättre än vad vi hoppas den redan är blir sämre. Redan medvetandet om att en sådan synpunkt kan anläggas på frågan ger oss anledning att ta i med nya tag för att med resultatet av vårt arbete visa att möjligen hysta farhågor härvidlag

varit ogrundade. Våra intressen sammanfaller med läsekretsens, båda parter är lika angelägna om att ge resp. få en högklassig tidskrift. Därför överlämnar vi med tillförsikt till läsekretsen att själva i sinom tid besvara frågan om tidskriften hållit och utvecklat sin standard eller icke.

Sammanslagningen med SFT är emellertid icke den enda nyheten vi kan meddela på det nya året. Det är med stor tillfredsställelse vi kunnat kostnadsfritt ge KSAK ett medlemsblad, kallat KSAK-nytt. Detta kommer att inflyta med två sidor i varje nummer av tidskriften, och dessa sidor sammanslås månatligen till ett fyrsidigt medlemsblad som kostnadsfritt utdelas till de medlemmar av till KSAK anslutna klubbar vilka icke är prenumeranter på tidskriften. Prenumeranterna får ju KSAK-nytt redan genom tidskriften.

Liksom tidigare ställer vi, ävenledes kostnadsfritt, till KSAK:s förfogande tidskriften MODELFLYGAREN, vars upplaga numera ökats till c:a 11.000 exemplar per nummer — ett glädjande uttryck för modellflygets kraftiga utveckling under det gångna året.

FLYG, SVENSK FLYGTIDNING, MODELFLYGAREN och KSAK-nytt är alltså den fyrväppling som vi på det nya året överlämnar till KSAK och alla flygintresserade av olika kategorier. Vi hoppas att den skall väl fylla sina uppgifter i vårt land vilka kan sammanfattas i de enkla orden att gagna och främja svenskt flyg och flygintresse.

Och till slut önskar vi SFT:s läsekrets välkommen!

TRAFIK ENSAMT ÖKADE mer än alla andra bilförsäkringsbolag tillsammans



Vår vinst — Er vinst

Det ständigt ökade förtroende från bilägarnas sida, som är TRAFIKS största tillgång, bevisas bl. a. av att TRAFIK ökade premieinkomsterna för motorfordonsförsäkring under år 1944 mer än alla övriga bilförsäkringsbolag tillsammans.

TRAFIKS markanta ökning är icke en tillfällighet, utan resultatet av bolagets ständiga strävan att åstadkomma för bilägaren ekonomiska och fördelaktiga försäkringar.

Specialbolag
för trafikrisiker**TRAFIK**Kungsgatan 9
STOCKHOLM
Telef. 28 21 20



Det vackra vita stationshuset på Portela de Sacavem, Lissabons utmärkta flygfält.

TILL LISSABON

Hoppets stråle tänds dock åter, när han lovar försöka »fixa biffen» bara man kommer till hans kontor på Fredsgatan 2 med pass, fotografier samt en smula personliga uppgifter. Man störtar dit i bil och får beskedet att höra efter kl. 15.00. Då har undret skett — visum för Portugal är klart — och man skulle gärna ha velat betala tiodubbla visumavgiften som tack för konsulns utomordentliga tillmötesgående. Så tar man en ny bil upp till franska legationen och uppsöker M. Bartholemie på passbyrån. En kvart senare — rekord — går man därifrån med franskt transitvisum instämplat i sitt pass.

Ja, så sitter man tillsammans med de övriga lyckliga i SE-BAU strax efter kl. 7 på torsdagsmorgonen den 6/12 och star-

hans maka i spetsen samt en hel del av svenska kolonien. Det var svårt att avgöra vilka som var gladast — vi som fått chansen att mitt i vintern komma ned till den underbara sommarstaden Lissabon eller våra landsmän, för vilka öppnandet av flygförbindelse mellan Sverige och Portugal betyder oändligt mycket; bl a till julen för första gången några små svenska bordsjulgranar, en sensation bland Lissabons palmer och sydfruktar.

När man kommer till Lissabon fräppas man först och främst av dess skinande vita renhet. Stockholm har av tusentals turister fått vitsordet att vara en av världens renaste städer men Lissabon är ännu renare. Till detta intryck bidrar i hög grad de vita solbelysta husen, de torra re-

SVENSK PREMIÄR-UPPLEVELSE

Av **FLYG:s** utflugne **G. KNUTSSON**

FLYG:s redaktör har som ende journalist — det fanns »styv» inte flera platser — inbjudits av ABA att vara med om den första svenska flygningen till Lissabon. Här nedan berättar han om hur det var i den vackra sommarvarma portugisiskt huvudstaden och i nästa nummer kommer han att skildra den mycket intressanta flygningen ned genom Europa.

Vad gör man, när ABA:s trafikchef Torsten Söderquist på tisdagskvällen den 4/12 vid en drink nere på Anglajs plötsligt frågar, om man har lust att flyga med till Lissabon på torsdagsmorgonen? Jo, man blir naturligtvis vild av förtjusning till en början men så kommer man att tänka på efterkrigsförhållandena ute i Europa och att visum brukar ta fyra till sex veckor att ordna. Man muttrar (hm) lite om sin vanliga otur men dagen därpå sätter man igång på allvar med ett till synes utsiktslöst arbete — att skaffa portugisiskt och franskt visum på en dag.

När man då först ringer upp portugisiska vicekonsuln i Stockholm Göte Andersson blir man inte alls förvånad, när han konstaterar att man är lite väl sent ute och att det är ett mycket svårt problem.

tar precis kl. 7.25 från bana 31 samt befinner sig snart uppe på 2 000 m och flyger mot Köpenhamn, första mellanlandningen under 3 000 km-flygningen till den underbara vita solstaden Lissabon. Om själva flygningen över Holland och Frankrike, ut över Biscaya och runt Cap Finisterre får jag berätta i nästa nummer och denna gång koncentrera mig på besöket i Lissabon.

En underbar stad

Fredagen den 7/12 kl. 18.20 svensk tid — en timme tidigare lokalt — landade »Uven» i skymningen på Lissabons flygfält Portela de Sacavem, en endast tre år gammal utmärkt aerodrom med längsta banan nu 1 500 m — snart 2 000 m — hårdgjorda rullbanor och goda inflygningsförhållanden. Där mötte nästan hela svenska legationen med minister Gustaf Weidel och

SE-BAU »Uven» var första svenska flygplan i Lissabon och här nedan t v ses passagerarna och piloten kapten Gösta Carlis omedelbart efter debarkeringen. — T h försöker kapten Carlis och andrepiloten Ericsson ta reda på QBI- och QGO-bestämmelserna på Portela de Sacavem. Svar 150 m molnhöjd, 2.500 m horisontalsikt.

na trottoarerna och de breda gatorna utan den minsta lilla papperslapp eller annat skräp — allt sådant samlas upp i de lissabonska »papperspellarna» som hänger på varannan lyktstolpe.

Världens snabbaste trafik?

Man trivs i Lissabon, ja, man njuter i fulla drag, särskilt om man kommit från Sverige i december, passerat det regniga Holland, det blåsiga isande Sydfrankrike och sedan flugit ut över det stormiga Biscaya, innan man landar i den vita staden, där det nu var strålände sol och 24 grader varmt — den 8 december!

Man håller sig dock helst på trottoarerna, såvida man inte sitter i en taxi förstas — men då är man också rädd. I Lissabon finns det strängt taget bara små taxibilar med plats för 3 passagerare men de kör som racerbilar. Tummen på signalhornet och gasen i botten tycks vara modellen och man tvivlar inte ett ögonblick på sanningsenligheten i det portugisiska vittnesbördet: Blir det en krock så blir det ingenting kvar.

Trafikolyckor är dock mycket ovanliga trots allt och det tycks bero på tre speciella orsaker. I alla viktiga gathörn har man trafikpolis som med fransk smidighet dirigerar den snabba trafiken och dessutom synes varje Lissabonbo vara något av en toreador. Alla människor — kvin-



I "UVEN"

norna ofta med väldiga korgar balanserade på huvudet — går med för ett svenskt sinne retsam indolens över gatorna och just när en bil skall sopa bort dem både från gatan och livet vickar de blixtnabbt på höften och låter bilen smita härfint förbi. Enligt svenske ministrernas utsago går det helt enkelt inte att köra över en portugis och det tror jag. Till detta bidrar den tredje faktorn: Lissabon har breda, härliga chausséer och avenidor, där det finns gott om plats. Ja, även de smalaste gatorna är för en stockholmare, som är van vid Gamla sta'n, förbluffande breda trots att många av dem är fyra hundra år gamla. Det var den store reformatorn på stadsplaneringens område markisen av Pombal, som restaurerade Lissabons stadsbild för så länge sedan och då var så förutseende att han gav god gatuplats för dagens livliga biltrafik.

Måndagar, onsdagar och lördagar är trafiken allra livligast, ty endast dessa tre dagar får privatbilarna köra. Det är Portugals praktiska form av tillfällig bensinrestriktion och den passar stadsbefolkningen mycket bra, ty den kan på lördagen fara ut till de underbara bad- och rekreationsorterna vid kusten — tänk er ett julbad utomhus utan is — och så fara vi igen på måndagen. Taxibilar och lastbilar får liksom bussar köra alla dagar oinskränkt. Billigt är det också att åka taxi — för 5 *escudos* (en krona) kommer man ett par kilometer men man måste därtill betala kristillägg och dricks på sammanlagt 50 procent.

Charmanta hotell med varmt vatten och lika jättestora badrum som på de förnämsta gamla svenska hotellen har man men priserna är mycket höga, eftersom det endast förekommer helpension och man åtminstone vid en sådan blixervisit som underreknads knappast äter på det hotell, där man »ställt in sitt bagage». Hr trafikchefen i ABA Torsten Söderquist blev lätt förvånad; när han fick höra att hans svit på Hotell Aviz — Portugals förnämsta hotell och mest likt ett moriskt palats — bestående av sovrum och förrum kostade 90 svenska kronor per dygn.

Priserna i Lissabon var nog i allmänhet relativt dyra — inhemskt portvin t ex 12 kr flaskan — men det fanns allt vad man någonsin kunde önska sig och några restriktioner var det inte tal om. Härliga sydfruktar köpte vi med oss; bananer i gröna stockar, färsk ananas och en i Por-



Utsikt från kontrolltornet på Lissabons flygplats. I förgrunden »Uven» och bakom den Aero-Portuguesas enda flygplan i tjänst — en Lockheed »Lodestar». — I bakgrunden Liberators, tillhörande ATC.

tugal importerad ännu sydligare frukt med smak mitt emellan jordgubbe och ananas (sommiga påstå med en bismak av ansiktskräm, men det är skamligt förtal) och som i Portugal heter *anona* och i Spanien *cririmoya*. Den tål bara en dags transport och kan bara fås hit till Norden per flyg.

Flink fyr i tornet

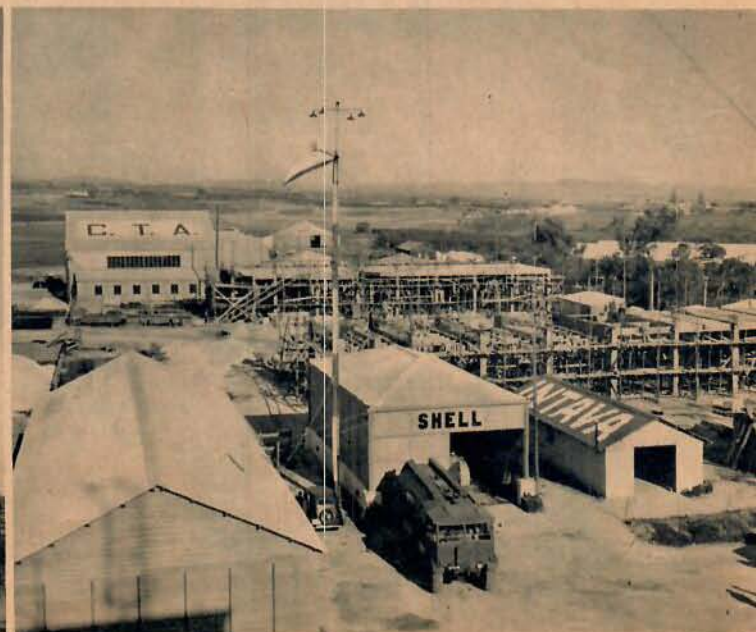
Svenska legationen hade gjort allt för att underlätta denna första svenska flygning till Lissabon och Aeroports flygande personal har väl sällan eller aldrig haft glädjen att kunna konstatera ett så

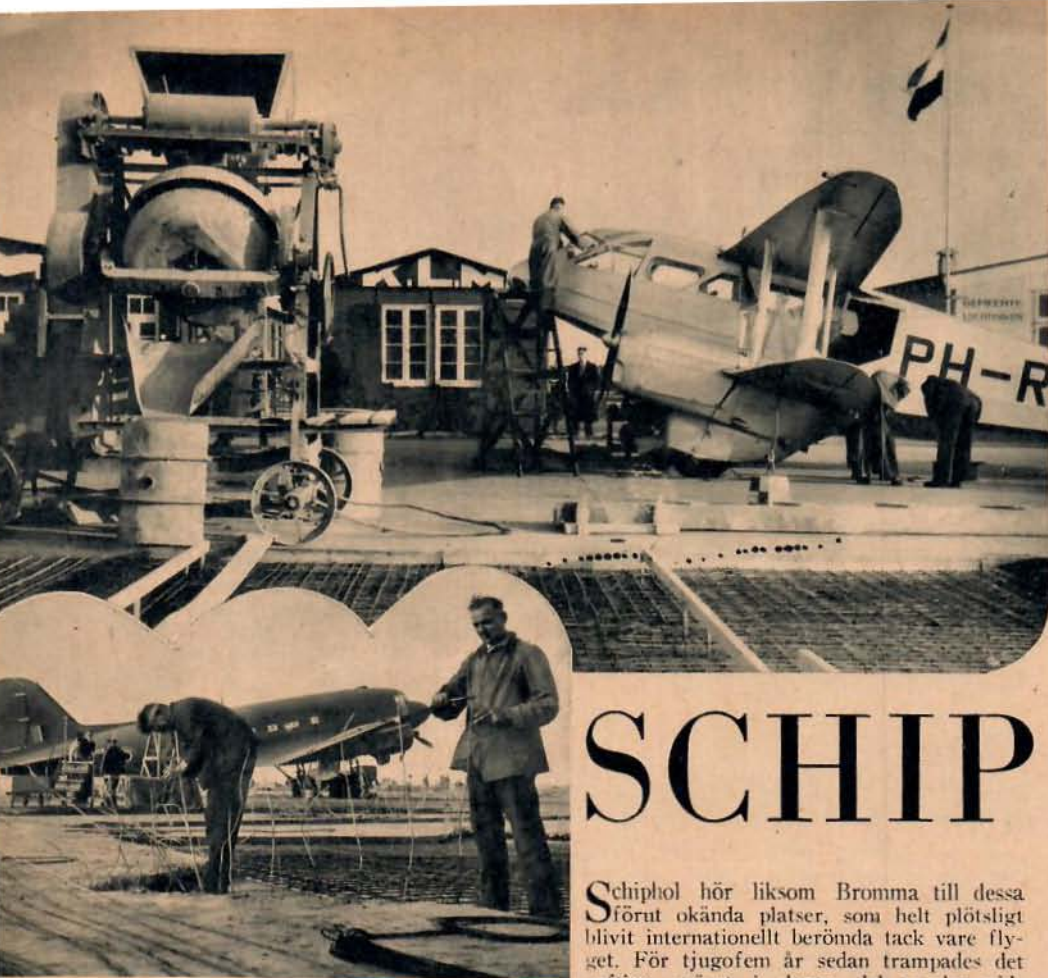
utomordentligt personligt intresse för de flygtekniska spörsmålen som minister Weidel och hans legationspersonal nu visade.

När »Uven» gjorde inflygningen mot Portela de Sacavem kunde flygsignalist Ahlin till sin förvåning gå över till radiotelefonti och prata svenska. Torsten Flink på svenska legationen hade nämligen klättrat upp i kontrolltornet på flygfältet och gav svenska instruktioner till »Uven» efter portugisiska anvisningar. Detta gav fö upphov till vitsen, att det var »en flink fyr i tornet», denna skandinaviska vits framprovocerad som ett förtvivlat stockholmskt försök att hävda sig mot den genuine göteborgaren och tändsticksrepresentanten Styrbjörn Lindstrand, som påstod att chefssteward Patrik Melin i »Uven» måste vara Sveriges populäraste *plan-hushållare*, vilket han utan minsta tvekan också är.

Vi är alla ombord på »Uven» den svenska legationen stor tack skyldiga och det gäller inte endast svenske ministern och hans charmanta maka — hjärtligt tack för en utsökt god och trevlig lunch! — utan också legationssekreterare Curt Leijon,
(Forts. på sid. 29.)

En livlig byggverksamhet pågår på Lissabons endast 3 år gamla flygfält, som synes nedan t h. I förgrunden bensinkonkurrenterna Shell och Intava i broderligt grannskap. — I mitten en obelisk i Lissabon, rest till minne av Portugals frigörelse från Spanien år 1640. — T v två typiska Lissabonskönheter med de lika typiska bärkorgarna på huvudet. Charmören i mitten är ABA:s chefssteward Patrik Melin.





Amsterdams berömda flygplats börjar åter bli vad den var före den tyska förstörelsen. Hollands och ett av kontinentens livligaste flygcentra. Sverige har levererat en hangar samt verkstäder, och det första civila flygplanet som landade där nere var svenskt med den gamla K. L. M.-piloten von Rosen vid spakarna — en arlighet som holländarna uppskattar. Trafiken på Ostindien är återupptagen och Schiphol skall bli en världsflyghamn av stora mått.

SCHIPHOL -

Schiphol hör liksom Bromma till dessa förut okända platser, som helt plötsligt blivit internationellt berömda tack vare flyget. För tjugofem år sedan trampades det saftiga gräset i denna del av den vidsträckt Haarlemmermeerpoldern av svartvita kossor, som glodde storögt efter fiskerbåtarna ute på det närliggande Ringvaart. Men så en gång i maj — maj 1920 — när det holländska flygbolaget K. L. M. öppnade sin trafik på London blev det hastigt slut på den lugna idyllen. Den ena hangarbyggnaden efter den andra byggdes och när slutligen Amsterdams stad övertog flygplatsen den 1 april 1926 var redan fem olika flyglinjer knutna i reguljär trafik till denna förut så idylliska punkt cirka tio kilometer från Amsterdams centrum.

Schiphol blev en världsflyghamn.

Härifrån startade det första postflygplanet till det fjärran Ostindien år 1927 och ett par år senare dalade Kingsford Smith sakta ned genom lågt drivande holländska moln med sin »Southern Cross».

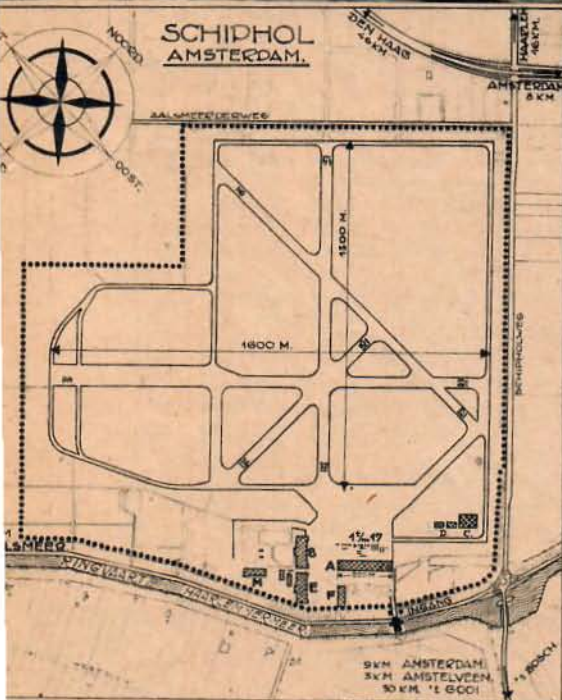
I allt större skaror brukade de goda amsterdamborna dra sig hit ut för att lyssna till den nya tidens musik — motorernas dån — och njuta av de startande och landande silverfågeln, vilka ibland lossade en så förtjusande last som amerikanska filmstjärnor eller någon liten fröken Chen från Mittens Rike. Här möttes alla som hade bråttom och pengar: Generaldirektörer i General Motors och plantageägare från Sumatra. Och de som drack sitt te på flygrestaurangens terrass hade alltid turen att få se någon maharadja stiga in i indienplanet. Ett åttiotal plan kom och gick varje dag, men flygledaren uppe i kontrolltornet hade då och då tid till övers att pejla in skönhe-

terna mellan borden på terrassen. Belåtenheten var stor.

I hundratal fladdrade olika nationers flaggor i en färgrik kavalkad för vinden ute från havet tills kriget kom. Då klipptes helt plötsligt de flesta förbindelserna med Europas huvudstäder samt den långa flygrutten till Sydney över Batavia av. Inte nog därmed. När tyskarna tvingades att dra sig tillbaka inför de framryckande allierade arméerna gick de i blind förstörelselusta löst på de fem stora hangarerna med en sammanlagd golvyta på 16.940 kvm, det ultramoderna belysningsystemet, radio- och tankanläggningarna samt sist men icke minst de långa rullbanorna och det sammanlagt 25 mil långa rörledningsnät, som höll flygplatsen fri från vatten — vilket var ödesdigert nog — ty Schiphol ligger liksom Amsterdams och de kringliggande trakterna i övrigt 4 meter under havsytan!

Det var ett hårt slag för Amsterdam och holländarna. Men de hade ej tappat modet under de svåra åren och de gjorde det inte heller nu. Tvärtom! Omedelbart efter befrielsen inriktade Amsterdams myndigheter alla sina krafter på att ånyo göra Schiphol till en världsflyghamn och de hade varit framsynta nog att redan vintern 1944, alltså innan den tyska kapitulationen, utarbeta en detaljerad plan för återuppbyggnaden. Framför allt gällde det att så fort som möjligt göra flygplatsen användbar för åtminstone trafikplan av typen DC-3. Under ledning av flygplatschefen Dellaert och bl. a. stadsingenjören van Heemskerck van Beest började 1.850 arbetare att röja upp bland de tröstlösa ruinerna och avlägsna alla minor och bomber från i första hand den stora rullbanan i sydvästlig-nordostlig riktning. Vid uppröjningen kom alla slags fordon till användning från mjölkkärror till bondforor under det att de hjälpsamma brittiska ingenjörstrupperna, Royal Engineers, satte in moderna bulldozers och s. k. draglines.

Tyskarna hade under ockupationen haft den sällsynta godheten att förlänga start- och landningsbanorna; den stora rullbanan



Återuppbyggnadsarbetet är i full gång på Schiphol, där svenska baracker användas som expeditiönsbyggnader (bilden nederst). Kartan visar flygplatsen sådan den kommer att ta sig ut i fullt färdigt skick. Samtliga byggnader är belägna i sydöstra hörnet. A = stationsbyggnaden, kring vilken hangarer och verkstäder etc grupperats.



VÄRLDSFLYGHAMNEN

i den förhärskande vindriktningen hade utbyggt från 1.000 till 1.600 meter samt breddats till 80 meter. Det nya, återuppståndna Schiphol kommer givetvis att behålla detta med 50 ha utökade flygfält, som före kriget hade en yta på 210 ha.

Återställandet av de förstörda dräneringsledningarna har krävt mycket arbete. I juni togs en bensindrivna s. k. nödpump i anspråk, några veckor senare kunde man koppla denna pump till el-nätet och arbetet blev effektivare. I augusti måste uppgiften dock övertas av två automatiska centrifugalpumpar och en elektrisk centrifugalpump.

Redan den 8 juli kunde ett Dakotaplan landa på den först iordningställda rullbanan. Sedan man anbragt ytterligare 80.000 kvm betong godkände den brittiske kontrollofficern flygfältet för Flygande Fästningar. En etapp var klar. Hangarerna är i det närmaste färdiga, ehuru man fått bygga hangar B en meter högre än förut för att den skall kunna ta emot de 8,40 meter höga Skymasterplanen, som K. L. M. lyckats köpa från Amerika. Den delvis provisoriska, 260 meter långa, stationsbyggnaden blir emellertid ej färdig förrän i sommar, under tiden får de olika inrättningarna såsom exempelvis radiostationen, väderlekstjänsten, K. L. M:s expedition, tullkontrollen samt tolv andra avdelningar nöja sig med de tämligen primitiva baracker, som tillsammans bildar den s. k. Frihetsgatan — Vrijheidsstraat.

Otåligt väntade man även i utlandet på att Schiphol skulle bli klart. Så en dag telegraferades Europa runt: Silverfågeln kunde komma.

Det första civila trafikplan, som den 28 juli tog mark var svenskt, närmare bestämt A.-B. Aerotransports »Falken», som fördes av den gamle K. L. M.-piloten greve von Rosen — en liten uppvaktning för Schiphol som holländarna förstått att uppskatta. »Falken» kom från Stockholm och Malmö med 20 passagerare och från och med den 13 augusti upprätthålles denna förbindelse två gånger i veckan, med avresa från Stockholm på måndagar och fredagar.

I september inledde Swissair och Réseau de Lignes Aériennes Françaises tre turer per vecka mellan respektive Zürich och Paris till och från Amsterdam. Dessutom öppnades den inhemska flygtrafiken med tre förbindelser dagligen mellan Amsterdam—Eindhoven—Maastricht, Amsterdam—Leeuwarden—Groningen och Amsterdam—Twente. Den 25 oktober kom det första norska planet och sedan den 29 oktober flyger några Dakotaplan 3 till 5 gånger dagligen till London med hemvändande kanadensiska soldater. De har bråttom att komma hem till Kanadas skogar och prärier, där barn och blomma vänta sedan flera år tillbaka.

Den 10 november var man redo för det 14.500 kilometer långa hoppet till Insulinde. Provflygningen med en Skymaster för 41 passagerare gick flott i den »Nederländska Regeringens Flygtransporttjänst» regi och efter ytterligare några flygningar skall man efter hand flyga tre turer per vecka; någon gång i början av nästa år inledes dagliga turer. Något som för övrigt torde vara ab-

solut nödvändigt med tanke på alla f. d. fångar och sjuka i Indonesien samt det faktum att de talrika holländarna på Java och andra öar för hälsans skull efter sex års tjänstgöring där borta alltid får ett år ledigt i Holland. Denna tid är nu betydligt överskriden.

K. L. M. förbereder vidare att öppna en transocean linje till Suriname och Curaçao över Dakar—Belem, varvid man får anslutning till de brasilianska linjerna genom Sydamerika. I samtrafik med American Overseas Airlines har man för avsikt att flyga på New York över Lissabon, Dakar, Belem, Paramaribo, Willemstad och Miami till New

York samt över Bermudasöarna och Rhenana på Irland tillbaka till Amsterdam. Det amerikanska bolaget börjar redan nu sin trafik New York—Amsterdam—Moskva.

På sina östliga och västliga långlinjer kommer K. L. M. huvudsakligen att betjäna sig av fjorton Douglas DC-4, fyra Douglas 1009 samt fyra likaledes 4-motoriga Lockheed Constellations med plats för ända upp till 64 passagerare och en last på 16.000 kg. Engelska och amerikanska instruktörer skall i början göra K. L. M:s piloter förtrogna med de nya jättemaskinerna.

Den 28 september gjorde en American Overseas Airlines tillhörig Skymaster NX 90901 »Flagship America» en elegant landning på en av de nyligen reparerade banorna. Ombord befann sig ett antal flygplatsexperter, vilka tillsammans med sakkunniga från de holländska luftfartsmyndigheterna samt det brittiska och amerikanska militärflyget godkände Schiphol som lämpligt för tunga flygplan i transatlantisk och transkontinental trafik.

Visserligen hade pressen ären före kriget diskuterat frågan om att förlägga en holländsk centralflygplats mellan Amsterdam och Rotterdam, men nu var Schiphols säkring som världsflygplats slutgiltigt säkrad och som ett bevis härpå utfärdades en regeringskommuniké. Ännu har start- och landningsbanorna inte den längd som man rekommenderat på den internationella luftfartskongressen i Chicago, dvs. 2.150 m, men förberedelserna för en dylik utbyggnad är redan igång och medan de allt flera jättemaskinernas motorer brummar som förr ute på Schiphol pågår arbetet för fullt.

Schiphol — Amsterdams och hela Hollands flygplats — har vaknat till nytt liv, den tillhör mer än någonsin framtiden och flyget. jhw.

Den stora bilden visar första starten till Indien efter kriget från Schiphol. — I övre cirkeln besättningen på den första Skymastern till Indien. — Därunder diskuterar dr Albert Plesman i K. L. M. Indien-routen med chefpiloten.





»Halloh, Sweden!» Mrs Ruth Moore, som flugit Proctorn från Percivalfabriken till Bromma, viftar glatt från kabinanten. — Här bredvid ses Proctorn på Bromma med leveransflygerskan (t h) poserade tillsammans med Aero Service-chefen dir Gunnar af Ekenstam och fru Birgit Thüring.

ENGELSK FLYGARDAM försvarar fast landställ

Det kom en Dam (med stort D) och Flygare (med stort F) till Bromma i ett elegant flygplan, Damens — flygarens — namn var mrs Ruth Margaret Moore och planets Percival »Proctors», de bästa tänkbara representanter för engelsk kultur resp. flygindustri.

När Proctorn efter landningen i mörkret på Bromma dök fram i SF-strålkastarnas sken — Proctorns ankomst var ett evenemang och filmfotograf Roosling var i farten — och stannade framför stationsbyggnaden var det inte mrs Moore ensam som steg ur och försökte le naturligt mot pressfotografernas blixtar utan även chefen för AB Aero Service, dir. Gunnar af Ekenstam, dök upp ur planets inre. Han hade mött mrs Moore i Köpenhamn och flugit med henne sista biten till Stockholm. Det var nämligen för hans firmas skull som mrs Moore flugit den fyrsitsiga elegansen från Percival Aircraft Ltd, Luton, Bedfordshire, England. AB Hans Osterman har nyligen förvärvat agenturen för Percival, Taylorcraft och Republic (d. v. s. närmast »Seabee») och har överlåtit försäljningen till Aero Service.

Men människan bör nämnas före maskinen: mrs Moore är en typisk engelska, förtjusande mänsklig, tolerant och en aning självironisk — i stil med de bästa engelska filmerna vi sett här i Sverige på senaste tiden! — och den berömmelse hon »åsamkat» sig som aviatrix har inte satt några synliga spår i hennes uppträdande. Hur hon blev flygare är ett särskilt kapitel,

närmast då första »lektionen», som var dräplig. Hon fick erbjudande att följa med en flygare på en tur med hans gamla Moth. Han frågade henne om hon flugit förut (underförstått som förare). Hon svarade ja — hade ju flugit med som passagerare... I luften släppte föraren spaken och höll händerna över huvudet till tecken på att hon skulle överta befälet. Det blev en flygning! Hon hade inte en aning om hur roden verkade utan var tvungen att själva ta reda på det genom olika roderutslag. Efter en mängd minst sagt underliga rörelser åt alla håll började planet uppföra sig »som folk» — och flygsinnefröet var sätt! Efter landningen, som ordinarie föraren gjorde själv, frågade han henne vad i all friden namn hon hade för sig — däruppe... Missförståndet upplärdades. Tablå! som det heter.

Kvinnor och spindlar

Mrs Moore tog sitt flygcertifikat 1936. Under kriget tjänstgjorde hon vid Air Transport Auxiliary och flög Hurricanes, Spitfires, Oxfords, Wellingtons m. fl. flygplantyper från fabriken till fronten. Mrs Moore själv föredrog de snabba Hurricanes och Spitfire framför t. ex. den tunga Wellington.

— En gång flög vi, ett gäng kvinnliga piloter i ATA, en bunt Hurricanes till ett fält någonstans, berättar mrs Moore. Återtransporten av förarna skulle ske med en

Anson, som stod klar för start. Vi klev in i den kärran, men så upptäckte en av mina kamrater en spindel i kabinen. »A spider», ropade hon förskräckt — och ögonblicket efter var kärran tom igen. Jag tycker förfärligt illa om spindlar...

Att spindelrädslan inte inverkar på flygskickligheten framgår emellertid tydligt av att ATA:s pilotförteckning på sammanlagt 700 man upptog 100 kvinnor.

Nu försörjer mrs Moore sig själv och sin dotter — hennes man stupade i striderna vid Dunkerque — som publicitetschef i bolagen Percival Aircraft Ltd, Field Consolidated Aircraft Service Ltd (service), Hunting Aerosurveys Ltd (flygfoto) och Hunting Air Travel Ltd (flygtaxi), vilka bildar den s. k. Hunting-gruppen (Hunting Aviation Management Ltd), som har sin bas vid Luton Airport.

Percival Proctor är ett flygplan av gammalt, hederligt märke, ty det är i själva verket en Percival Vega Gull, som förbättrats bl. a. på order från militärhåll. Proctorn användes mycket i krigstjänst och gjorde minsann rätt för sig. Det är denna erfarenhetsförbättrade typ — Percival Proctor V — som nu skall tjäna civilfly-

Forts. på sid. 40.

T v tre kvinnliga och en manlig flygare: fr v mrs Moore, dir af Ekenstam, fru Maggie Florman, som är Sveriges andra kvinnliga innehavare av privatflygcertifikat, och fru Birgit Thüring, som f n håller på att ta C-trafikcertifikat. — Nedan Proctorns främre sitsar och imponerande instrumentpanel.

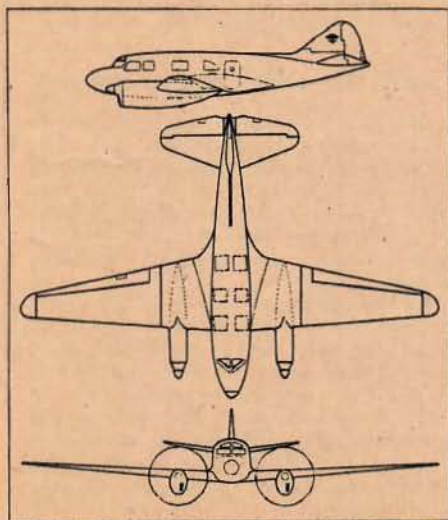


Trafik FLYGNytt

Fyra Havik-typer

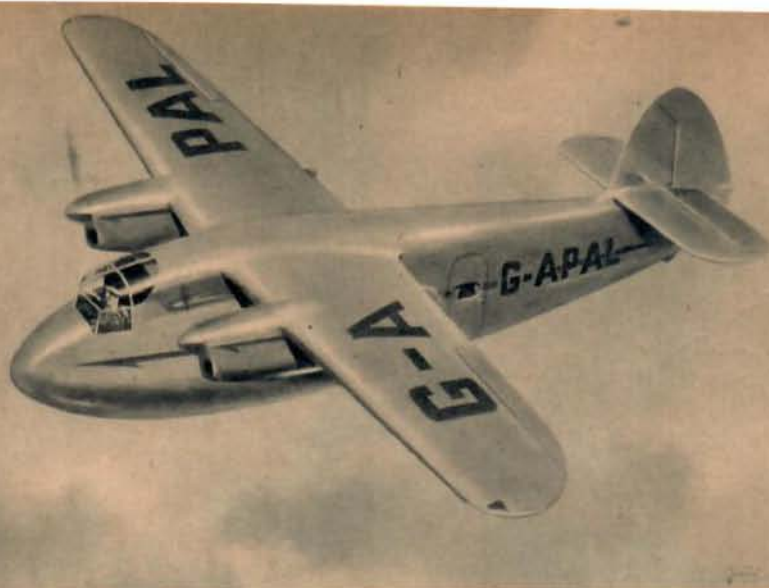
Van Kuyk Vliegtuigenindustrie N. V. heter en holländsk flygplanfabrik som bildades under kriget vid Leende, Nord-Brabant. Aktiekapitalet var då 1.000.000 floriner och president i det nya företaget är H. van Kuyk med G. van Kuyk som direktör och T. J. W. Lammeren som chefsingenjör (tidigare vid KLM). Flera projekt gjordes under ockupationen men på grund av materialsvårigheter kunde man inte påbörja verktygstramställningen förrän 1943. 1942 påbörjades emellertid konstruktionsarbetet på ett tvåmotorigt reseflygplan kallat *Havik 10 000*. Planet är ett lågvingat monoplan av trä med trapetsformiga vingar med avrundade spetsar, enkelt, relativt stort stjärtparti, stabilisator med svag V-form och trehjuligt landställ med huvudhjulen uppfällbara i motorgondolerna. Kabinen rymmer 4—5 passagerare. Motorerna är av typ DH »Gipsy Major II» på vardera 140 hk. Data och prestanda: spännvidd 13,27 m, längd 8,80 m, höjd 2,60 m, vingyta 24,2 m², tomvikt 1 290 kg, flygvikt 1 815 kg, vingbelastning 75 kg/m², effektbelastning 6,5 kg/hk, maxhastighet 280 km/t, marschhastighet på 0 m 256 km/t och på 1 800 m 270 km/t, landningshastighet 98 km/t, stighastighet 330 m/min, flygsträcka 900 km, topphöjd med två motorer 5 350 m (med en motor 1 060 m) och startsträcka 167 m.

Nästa typ är betecknad *Havik 20 000* och är en något förstorad version av föregående. Den är konstruerad för 6 passagerare och två mans besättning samt är utrustad med två 205 hk DH »Gipsy Six II», luftkylda sexcylindriga radmotorer. Data och prestanda: spännvidd 14,40 m, längd 9,80 m, höjd 2,60 m, vingyta 25,5 m², tomvikt 1 510 kg, flygvikt 2 300 kg, vingbelastning 90,2 kg/m², effektbelastning 5,61 kg/hk, maxhastighet 317 km/t vid 0 m, marschhastighet vid 0 m 273 km/t, på 1 800 m 306 km/t, landningshastighet 107 km/t, stighastighet 432 m/min, flygsträcka 500 km, topphöjd 6 350



Holländska Van Kuyk »Havik 20 000».

FLYG 1/46



PERCIVAL »MERGANSER»

Percival Aircraft Ltd håller f. n. på att bygga prototypen till ett nytt tvåmotorigt lätt trafikplan, kallat »Merganser», som beräknas komma fram under sommaren 1946. Percival »Merganser» är ett tvåmotorigt högvingat monoplan med trehjulstätt. Det kan bära 5 passagerare och 140 kg. bagage över en non-stop-sträcka på 1 205 km.

Flygplanet är enligt fabriken inte avsett att vara vackert men däremot desto mera rymligt och bekvämt. Man har således med andra ord konstruerat flygplanet kring ett passagerarutrymme, som planerats i främsta rummet med tanke på passagerarnas komfort. Ett flertal experter och även flygpasagerare har tillfrågats om hur de vill att planet skall se ut och det är av denna anledning som på »Merganser», i motsats till äldre tiders trafikplan, passagerarnas komfort inte eftersatts till förmån för planetens yttre linjer. Flygplanet byggs i lättmetall med alla ytor metallklädda, med undantag av skev- och sidroder som är dukklädda. Vingen saknar mittsektion och yttervingarna är monterade direkt till kroppen. Vingspetsarna är löstagbara. Huvudlandstället som har en spårvidd på 4,6 m fälls in i motorgondolerna. Det styrbara noshjulet, som är monterat under förarplatsen, är infällbart.

Motorutrustningen består av 2 st De Havilland »Gipsy Queen 51» som vardera utvecklar en starteffekt på 296 hk och 312 hk på 1 400 m höjd. Propellrarna blir tvåbladiga DH constant speed. Motortillbehören omfattar även en vacuum pump för blindflyginstrumenten, en luftkompressor och en elektrisk generator. Planets bränsletankar är av kraschsäker typ och är belägna mellan vingbalkarna — de rymmer tillsammans 482 liter.

m (1 660 m på en motor) samt startsträcka 211 m.

Trots svårigheter och rekvisitioner från den tyska ockupationsmakten avbröts aldrig arbetet på planet och under den senare hälften av 1944 påbörjades konstruktionen av ett transportplan för KLM. Planet kallas *Havik 30 000* och skall kunna ta 10 passagerare över kortare flygsträckor.

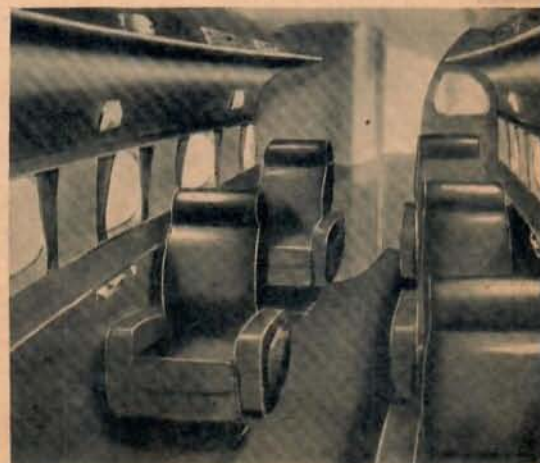
En fjärde nykonstruktion benämnd *Havik 60 000* är ett tvåmotorigt lastflygplan med 30 000 kg flygvikt.

Förarplatsen ligger framför bagagerummet och är försedd med utrustning för en förstepilot och för en andrepilot-navigatör. Dubbelkommando är standard. Förarstolarna är höj- och sänkbara vertikalt och styrspaken reglerbar framåt och bakåt med hänsyn till varierande kroppstorlek hos piloten. Radioutrustningen omfattar även en mottagare för passagerarnas underhållning under flygningen. Motorbullret elimineras genom en perfekt isolering för att radioprogrammen skall kunna avlyssnas på ett njutbart sätt. »Merganser» har vidare fullständig blind- och nattflygutrustning, som också innefattar landningsstrålkastare.

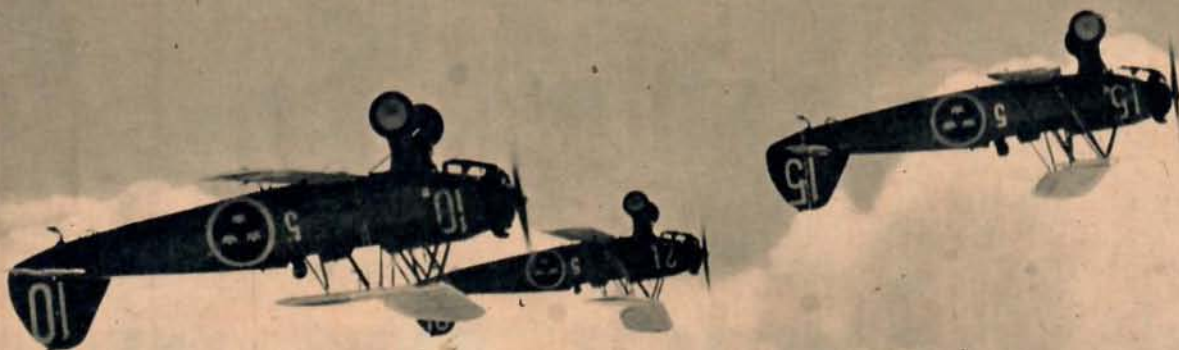
Bränsleförbrukningen är 46,4 l/t per motor vid en ekonomisk marschfart på 1 500 m höjd. Längsta flygtiden på denna höjd blir 5,1 tim (1 770 km vid 262 km/t).

Med max starteffekt kan planet fortsätta att stiga om en motor av någon anledning skulle stanna sedan planet lättat från marken. Vid vindstilla behöver »Merganser» en startsträcka på 430 m för att klara en 15 m hög mask. Övriga data och prestanda: spännvidd 14,55 m, längd 11,59 m, höjd 4,39 m, vingyta 29,64 m², tomvikt 1 942 kg, flygvikt 2 998 kg, maxfart vid havsytan 290 km/t, maxfart på 1 500 m höjd 312 km/t, ekonomisk marschfart vid havsytan 245 km/t, d:o på 1 500 m höjd 262 km/t, d:o på 2 450 m höjd 274 km/t, stallhastighet (klaffarna ute) 105 km/t, stighastighet vid havsytan 414 m/min, stighastighet på 1 500 m höjd 427 m/min eller 6,9 resp. 7 m/sek samt topphöjd 6 000 m. »Gnomos».

Över rubriken ses en teckning på Percival Aircrafts nya feederlinjer »Merganser» och här nedan planet's flotta passagerarkabin.



LÄR ER FLYGA I FLYG



Vi lade oss på rygg genom att stanna på toppen av en looping.

Av
Grels Næslund
III

FÖRARENS KONTROLL AV FLYGPLANET FÖRE OCH EFTER FLYGNING ★ ALDRIG BRÅDSKA FÖRE FLYGNING

Man använder sig av flygplan bl a för att kunna färdas hastigt. Det kan kanske därför ligga nära till hands, att föraren har bråttom, då det gäller själva förberedelserna för flygningen. Men detta får *absolut icke förekomma*. Olyckor har inträffat på grund av att förare så att säga hoppat i ett flygplan och startat direkt. Ett roder har kanske varit låst, ett reglage felaktigt inställt eller något dylikt. Detta är fullkomligt onödigt.

En omsorgsfull förberedelse före varje flygning är den bästa garantin för en säker och lyckligt genomförd flygning. Läraren måste lära eleven denna sak, vilken är minst lika viktig som övningar i luften. Ehuru många av de kontrollerande åtgärder, vilka jag kommer att beskriva här nedan, vidtas av flygplanets mekaniker, är det ytterst viktigt att även föraren känner till dem. Många gånger sköter ju föraren flygplanet utan hjälp av mekaniker.

Mekanikern är bl a ansvarig för att flygplanet är utrustat för den flygning, som avses. Lösa delar får t ex inte ligga på sådana platser, att de kan komma att beröra roderorgan och dylikt eller annars åstadkomma skada.

Jag kommer i detta sammanhang ihåg ett par episoder, som kunnat sluta olyckligt, och där kontrollen före starten icke varit tillfredsställande. En mekaniker hade bytt propeller på en Jaktfalk (J 6), och därefter flög jag planet. I en dykning kom plötsligt

ett stort föremål rusande förbi ansiktet. Efter landningen fick jag klart för mig, att mekanikern lagt propellernyckeln mellan de övre cylindrarna på motorn. Det är mycket möjligt att nyckeln, som var rätt stor och tung, kunnat träffa mig i ansiktet, och då hade en olycka lätt inträffat.

En annan gång skulle jag tillsammans med ett par kamrater utföra avancerad flygning i grupp. Vi »stryckte» till lägsta höjd och lade oss på rygg genom att stanna på toppen av en looping. Flyghöjden var ungefär 50 m. Härvid upptäckte jag, att bensin strömmade ut ur bensintanken. Jag måste alltså så fort som möjligt vända mig rätt, annars skulle bensinen förmodligen ta slut och motorn stanna. Jag försökte få mina sidokamrater att bryta formeringen för att ge mig plats att genom en roll komma på rätt köl igen. Den ene märkte mitt tecken, medan den andre envisades att följa med mig i rörelsen. På grund av den låga hastigheten förlorade vi höjd i rollen och kom nätt och jämt runt. Den gången hade mekanikern glömt att skruva fast locket till bensintanken. Men han glömde det sannolikt aldrig senare. Han såg ju, vad hans slarv höll på att medföra.

Dessa båda exempel må vara tillräckliga för att belysa vikten av att flygplanen noga kontrolleras före flygning. Man måste också komma ihåg, att det är mänskligt att fela. Föraren bör därför kontrollera, att mekanikern följt instruktionerna. Vad är det då som skall kontrolleras?

Vad bör föraren kontrollera själv före flygning?

- 1) Är flygplanet utrustat för den flygning som avses? Finns bensin och olja i tillräcklig mängd? Kom ihåg att man helst bör kontrollera bensinmängden genom att se i tanken. Bensinmätare kan visa felaktiga värden.
- 2) Är fastbindningsremmarna i icke bemannade sitsar låsta? De kan annars kanske komma åt sidroderpedalerna och ev läsa sidroderet.
- 3) Är motorhuvar, plåtar, bagagefack m m låsta?
- 4) Finns bromsklossar framför hjulen?

Varm- och uppkörning av motorn

När bl a ovanstående kontrollerats, kan motorn startas och varmköras. Se härvid till att propellerströmmen inte kommer att virvla upp damm eller snö på ett bakomvarande flygplan, i en hangar el dyl. Se också till att flygplanet inte står så att kolstybb, sand och andra lätta partiklar sugts upp i propellerfältet.

Vid startningen av motorn är det viktigt, att mekaniker och förare ger tydliga tecken, så att inte någon tvekan råder när föraren slår till magneterna. Olyckor har inträffat på grund av slarv i detta avseende.

Under varmkörningen kontrolleras olje- och bensintryck, oljetemperatur, varvräknaren m m. Rodrens rörlighet bör också uppmärksammas, liksom vingklaffars och trimrodernas funktion.

När oljan nått en för varje motortyp föreskriven minimitemperatur, kan uppkör-

ning ske. Dessförinnan placeras en man i flygplanets stjärt, så att denna icke lyftes, då den ökade propellerströmmen pressar på höjdrodret. På vissa flygplan är det emellertid icke nödvändigt att hålla ner stjärten, under förutsättning att spaken föres helt tillbaka under uppkörningen. Under denna ökas motorvarvet långsamt till fullvarv, vilket skall nå ett visst värde för flygplanstypen ifråga. Härvid kontrolleras att inga missljud eller skakningar förekommer, att motorn går bra på båda magneterna och att instrumenten visar rätta utslag. Uppkörningen bör vara högst 10 sek, ty annars kan motorn skadas. Efter uppkörningen dras gasen av helt för kontroll av tomgångsvarvet. Detta får nämligen inte vara så lågt att motorn kan stanna eller så högt att flygplanet rullar. Varje fel som upptäckes måste ovillkorligen rättas till innan flygning företas.

Klart att stiga i flygplanet

När ovanstående kontrollerats, är det tid för lärare och elev att installera sig i flygplanet.

Fallskärmen spänns fast, och eleven får lära sig det bästa sättet att hoppa ur flygplanet, om det skulle behövas. Detta bör omtalas på ett sådant sätt, att eleven får förtroende i stället för att bli rädd. Tala om för eleven, att det är fråga om en försiktighetsåtgärd, lika väl som man ombord på ett fartyg har övningar i att komma i livbåtarna. Naturligtvis är det viktigt att fallskärmen vårdas omsorgsfullt och så att den alltid kan fungera; när man behöver den, är det för att klara livet.

Elevens klädsel kontrolleras, speciellt flyghuvan och glasögonen. Båda måste sluta tätt till överallt.

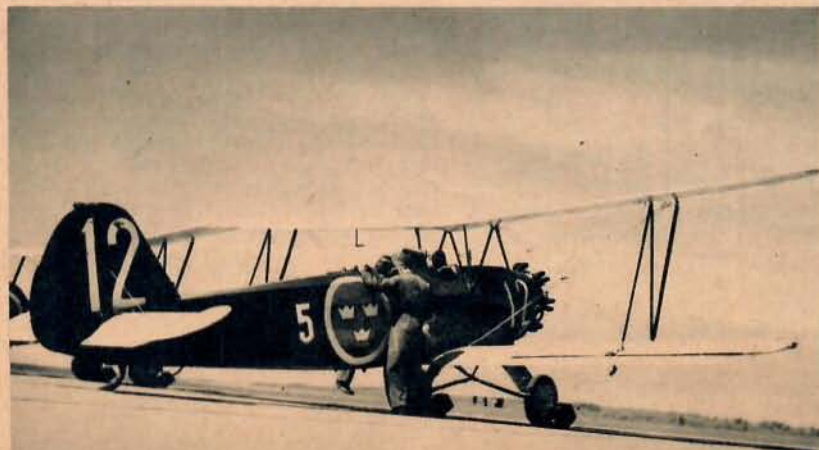
Eleven får sedan lära sig, hur man stiger upp i flygplanet, och hur man sitter bekvämt. Stolen är på de flesta flygplan reglerbar i höjdd. Detta är nödvändigt för att föraren skall kunna se framåt tillräckligt. På vissa flygplan kan sidroderpedalernas avstånd från stolen varieras efter förarens längd.

Läraren kontrollerar så elevens fastspänning. Det är viktigt att sitta hårt fastbunden — främst av två skäl:

- 1) Man sitter stadigare, framför allt under avancerad flygning.
- 2) Man klarar sig bättre, om flygplanet skulle behöva nödlanda och härvid slår runt eller stoppar upp plötsligt.

När lärare och elev har installerat sig i flygplanet, provas talförbindelsen, därefter ges tecken till mekanikern att ta bort bromsklossarna, och så kan flygplanet rulla iväg.

Klart att starta. Lärare och elev sitter i flygplanet, motorn är i gång och bromsklossarna är ordentligt placerade framför hjulen.



Var får jag lära motorflygning?

Intresset för motorflygutbildning växer för varje dag, och FLYG:s artikelserie „Lär er flyga i flyg“ kom precis som på beställning. Nåja, den var ju också beställd. Läsarna har velat ha den och redaktionen har velat ha den, och allt är således ganska gott.

Nu rings det och skrivs det och frågas ideligen: var får jag lära motorflygning? Och vi svarar:

Den stora flygskolan är och kommer väl alltid att förbli flygvapnet. Men där förekommer inte utbildning till privatflygarcertifikat, vilket på förekommen anledning härmed meddelas. Alla upplysningar om anställning vid flygvapnet erhålles efter hänvändelse till Flygvapnet, Stockholm 80.

I Stockholm är det Stockholms flygklubb som står för den civila utbildningen på Bromma flygfält. Den förhärskande flygplantypen är Klemm 35. Priset för flygtimme är 75 kronor.

AB Aero Service planerar också utbildning i Stockholm, enligt uppgift främst på Piper Cub, Taylorcraft och KZ-III.

I Göteborg utbildar Aeroklubben på Torslanda i Klemm 25 och GV-38. Några prisuppgifter har vi inte lyckats erhålla.

I Malmö håller Aeroklubben till på Bulltofta och utbildar i Klemm 35 och Bücker Student. Priset är f n 85 kronor per flygtimme, men man räknar med en viss nedsättning i en snar framtid.

I Norrköping samarbetar Nordisk Aero-Tjänst och Norrköpings Flygklubb beträffande motorflygutbildningen. Flygplantyperna är Piper Cub och Moth. Timpriset är 75 kronor för Mothen och 45 för Cuben. Flygplats: Kungsängen.

I Linköping sker motorflygutbildningen på SAAB:s provflygfält i Linköpings flygklubbs regi. Flygplantyperna är Klemm 35, Klemm 25 och Moth. Flygindustri-staden har naturligtvis även planer på att snarast kunna sätta in SAAB-91. Timpriset är 54 kronor med Klemm 35, 51 med Klemm 25 och 48 med Moth.

I Orsa är det gamle flygveteranen Hans Peterson som står för rusthållet. Han utbildar i Klemm 35, Avro Avian och GV-38 och timpriset är 75 kronor.

I Halmstad skolar Halmstads flygklubb med Bücker Student och Moth. Timpriset är för Bückern 50 kr. i EK och 60 kr. i DK, för Mothen 80 kr. i EK och 90 kr. i DK.

Östra Sörmlands flygklubb har en motorflygskola förlagd till Vängsö flygfält strax invid Gnesta och skolar med Bücker Jungmann och med en KZ-11 Sport och en KZ-11 Coupé i reserv. Timpriset i DK är 67 kronor och i EK 60 kronor. Klubben har planer på att även försöka få tillstånd till utbildning vid Stigtomta för att göra det bekvämare främst för Nyköpings-borna.

I Lidköping har man ännu inte fått någon skolverksamhet i gång, men planerna ligger i det närmaste klara. I första hand är det Vinningafältet, en halvmil från stan, som är på tapeten. Vilka flygplantyper som skall användas och vad timpriset blir är ännu inte klart.

I Karlstad planerar ett nybildat bolag, AB Värmlandsflyg, att igångsätta motorflygutbildning med KZ-III.

Utöver detta kan vi nämna, att planer på att sätta i gång motorflygutbildning föreligger på ytterligare några platser. Därom återkommer vi senare, när planerna tagit fastare former. Det bör slutligen kanske nämnas att det för A:2-certifikat (privatflygcertifikat med rätt att medföra passagerare) fordras en flygtid på lägst 25 timmar och att den teoretiska utbildningen vid samtliga skolor erhålles utan särskild avgift.

Red.

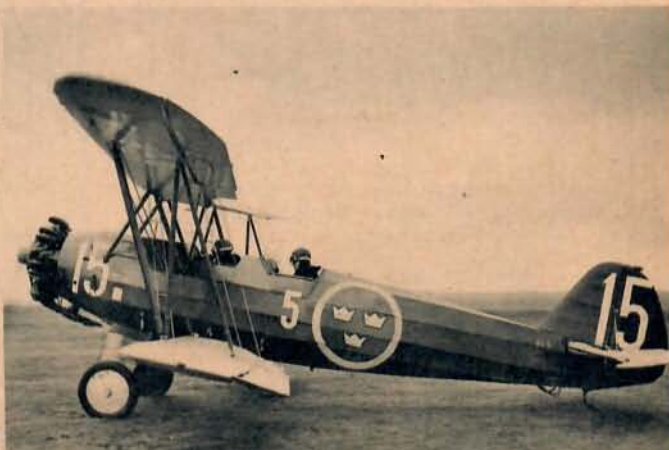
Kontrollen efter flygning

Efter avslutad flygning skall föraren alltid till mekanikern anmäla om det varit några anmärkningar på flygplan eller motor under flygningen. Alla anmärkningar måste intöras i flygplanets loggbok, annars kan mekanikern lätt glömma bort att rätta till felen.

Oftast har man ingen anmärkning att göra, men ibland händer det att flygplanet t ex har benägenhet att »hänga» på endera

vingen eller vill svänga åt något håll. Detta rättas då till på marken genom ändring av trimrodrens inställning. Ibland uppstår fel på vissa flyginstrument, t ex hastighetsmätare, blindflygningsinstrument osv. Det är helt naturligt av stor vikt, att dessa fel anmälas omedelbart efter flygningen; på marken har man oftast icke möjlighet att upptäcka dem.

Flygplanet kan rulla i väg.





NORSK JAKTFLYGARE BERÄTTAR

... Hör just från trehundra-trettioandra divisionen att Samuelsen blivit dödad. Han kunde inte ta ur Spitfiren efter en dykning och gick rakt i backen. Spang jagar ensam två Fw 190 och skjuter ned bägge två. Får fänriks grad av major Birksted när han landar. Strand och Mollestad skjuter ner en Fw 190 tillsammans, men Mollestad blir »missing» dagen efter. Sist man såg honom förföljde han två skadade Fw 190 in över Frankrike.

... Efter en kort orientering får vi besked om att vi skall eskortera 6 Bostonbombare. Vi skall gå in norr om Calais på ingen höjd alls och beskjuta St. Omers flygplats, som bostonbombarna skall bomba omedelbart efter. På återvägen skall vi beskjuta en flygplats söder om Calais.

Det är den svåraste uppgift vår division någonsin haft men vi får inte tid att tänka över saken. Om fem minuter skall vi möta bombarna. Jag flyger som röd trea med Werner framför och Rönhof bakom. Är en smula ängslig i början men det går över när vi kommer in över land. Luftvärnselden inte särskilt svår. En fabriksbyggnad springer i luften rakt framför oss. Om en stund skall vi ha St. Omer inpå oss. Plötsligt börjar en av bombarna stiga kraftigt, så åker ena vingen ned och planet går i spin. Tre—fyra varv och så rakt genom taket på en liten bondgård med full bombast...

Bombarna ser ut att ha förlorat sin ledare, ty de börjar gå i cirklar. I radion hör jag att Werner blivit träffad. Jag ser honom på ett par meters höjd med svart rök efter sig. Skall han klara en nödlandning? Fyra Fw kommer dykande och bombarna släpper lasten och stiger. Jakten går in i molnen och vänder nosen hemåt. Jag tänker på Werner.

... Med på ett svep över Holland. Flyger som 2:a. Angriper några Fw 190. Får ner en tillsammans med chefen...

... Skulle ut på ett nytt svep över Frankrike på morgonen men kom tyvärr för sent. Pojkarna från 332:a träffar på 12 Fw 190 vid Bradwell Bay. De skjuter ner fem, skadar fyra andra och är osäkra på ytterligare en nedskjuten. Inte ett kulhål i de egna pla-

nen. En stor dag för det norska flygvapnet. Bragden omnämns utförligt i radio. På lunchen eskorterar vi bombare till Rouen. Några Fw 190 angriper och Marius skjuter ner en. Inga egna förluster.

... Svep till Antwerpen med 90 Liberators och fästningar. Jag flyger som gul trea och hör i radion: 180 fiendliga jaktplan i omedelbar närhet. De är på väg ut från Ostende. Jag ser sex till åtta Fw 190 i dykning mot våra bombare 700 meter under mig. Jag ger fullgas, lägger mig på rygg och dyker in i stjärten på en av de sista 190:orna. Jag har tur, får in tysken i siktet och ger honom några korta skurar med kanoner och sprutor. Träff. Tysken dyker och jag följer efter. Hoppas att ingen av de andra tyskarna följer med. Jag tar in på den skadade tysken och skjuter på 30 meters håll. Svart rök kastas ut från motorn. Jag hinner se tysken som sitter framåtlutad över stickan. Jag får också tid att se åt sidorna och bakåt. Ingen förföljer. Väntar få se tysken försvinna i vattnet, men han lyckas ta upp planet på några meters höjd och vispar iväg mot kusten. Jag lägger mig bakom honom och ger honom »the finishing touch» med kanoner och sprutor...

Isen på rutorna börjar bli besvärande efter dykningen från 8.500 meter. Jag beslutar mig för att stiga till över 7.000 meter för att få »super-charge-höjd». Är en smula ängslig för att träffa fiendlig jakt med all denna is på rutorna. Det enda jag upptäcker är ett tyskt plan på sydlig kurs längs kusten. Om jag hade haft tillräckligt med bensin och ammunition hade jag angripit. Nu tjänar det ingenting till. Jag når 7.000 meter och flyger hemåt. Över mig ser jag kondensslingar från åtta tyskar som antagligen förföljer våra plan, men efter några minuter svänger de österut. Jag landar på Martlesham där jag träffar Westby. Han har skjutit ned en 190 och stämningen är hög, tills vi får veta att blå tvåan Larsen blivit borta. Det här var hans första svep.

Björn Raeder var en av många unga norrmän, som redan 1940 kom till England och utbildades till jaktplanet. Han var bl a med över Dieppe, blev illa tilltygad men lyckades nödlanda i England med en tysk kula i benet och planet i det närmaste vrak. Det dröjde emellertid inte länge förrän han var frisk igen och fortsatte jobbet mot tyskarna. Det gick bra ända till den 13 maj 1943, då han fick order att eskortera fästningar mot en flygplanfabrik i Nordfrankrike. Han blev nedskjuten, räddade sig med fallskärm, tog sin in till Paris, fick ett falskt pass och en gammal cykel och kränglade sig över gränsen till Spanien och kom via Gibraltar och tusen äventyr tillbaka till England och började jakten på tyskarna på nytt.

En gång på sommaren 1944 såg kamraterna hur stjärten sköts bort på hans plan under raid över Holland och såg honom störta. Han hade delat det öde som drabbat så många andra flygare under det andra världskriget.

... Glad nyhet. Werner som blev nedskjuten över St. Omer har klarat sig utan att bli tillfångatagen och är på väg tillbaka från Spanien. Watne får motorstopp och måste hoppa över Kanalen. Pojkarna såg att han kom ned O. K. men han fick inte loss fallskärmen. Han drucknade innan räddningsbåten hann fram. Trist. Watne var en hygglig pojke.

... Werner har kommit tillbaka och berättar om sin äventyrliga färd tillbaka till England. Han hade blivit träffad i kylaren över St. Omer av luftvärnet och steg för att kunna hoppa. På 1.000 meter såg han plötsligt spårsljus mitt framför nosen. Omedelbart efter kom en Fw 190 susande framför honom. Tysken hade tydligen försökt att skjuta ned Werner men missat. Werner fick — mer av en lyckträff — in tysken i siktet och såg att han träffade. Men omedelbart efteråt befann han sig själv i spin. Farten hade varit för låg. Han lyckades få ur kärnan på 200 meter och hade bara en enda sak att välja på: försöka en nödlandning. Motorn hade nämligen stoppat. Just då började motorn ryka, så att all marksikt försvann. Med lägsta fart flög han på instrumenten in i det ovissa. Ett fruktansvärt brak och han fann sig hängande i selarna med hela planet över sig. Allt var lugnt och stilla med undantag av det där knatrande ljudet, som inte kunde betyda någonting annat än att planet brann. Radion var hel och det irriterade honom mycket att höra oss andra prata om att vi snart skulle vara tillbaka i England...

Han låg fullständigt fastklämd och kände smärtor i huvudet och bröstet. Tanken på att han förmodligen skulle brinna upp tillsammans med planet gjorde inte situationen trevligare. Med mycket arbete lyckades han emellertid göra armarna fria. Efter en stund kom en liten pojke och hjälpte till att gräva ut honom.

Trasig, smutsig och eländig släpade han sig med sin unge räddares hjälp till närmaste bondgård, fick tvätta sig och fick civila kläder. En timme senare var han ensam på väg mot St. Omer. Han var mycket dålig i franska men ansåg sig dock kunna skilja mellan franska och tyska...

Efter en halvtimmes promenad kom han ifatt ett ungt par. Till sin lättad konstaterade han att de talade franska. Deras förvåning blev stor, då han på engelska talade om att han var norsk flygare i allierad tjänst och att han för någon stund sedan blivit nedskjuten av tyskarna. I så försiktiga ordalag som möjligt framhöll han också att han behövde hjälp. De franska ungdomarna hjälpte honom naturligtvis.

Efter en veckas vila på en bondgård reste han till Paris. Då han en dag satt på en underjordisk järnvägsstation kom en tysk flygofficer och satte sig bredvid honom. Tysken ville förmodligen lufta sina franska språkkunskaper, ty han började tilltala norrmannen på franska. Werner begrep inte ett dyft av det tysken sade men trodde till en början att det nog skulle gå att få honom tyst med det enda franska ord Werner kunde nämligen »pardon». Men tysken gav sig inte. Han upprepade på franska vad han hade sagt, och Werner svarade med sitt »pardon». Tysken repeterade igen, en smula otålig över att inte bli förstörd. Situationen började bli prekär och något måste göras.

Werner fick äntligen en idé. Han tilltalade tysken på — tyska. Tysken lyste upp över hela ansiktet av glädje över att det

ODD ARNESEN

har blivit i tillfälle att ta del av Björn Raeders efterlämnade dagboksanteckningar, ur vilka vi här publicerar några avsnitt. I sin enkelhet och kärvhet förmedlar de på ett utomordentligt sätt något av den stämning, som måste ha rått bland de män, som kanske mer än de andra tvingades ta risker under detta krig.

över huvud taget fanns någon i detta land som kunde tala med honom på ett »ordentligt språk». Deras samtal blev så hjärtligt det med tanke på omständigheterna kunde bli. Werner drog förstäligt nog en suck av lättad, när tysken äntligen måste gå. Det var dock med något blandade känslor han konstaterade, att tysken i det han slog honom på axeln, kallade honom »mein Freund»...

Efter hand kom Werner till Marseilles och Nizza i sällskap med en fransman. På något sätt krånglade han sig över gränsen till Spanien. I Madrid passade Werner på att hälsa på norske ministern, och så småningom kom han tillbaka till England över Gibraltor. En rätt vanlig väg för en del nedskjutna allierade flygare...

... Både vi och pojkarna på 332:a har fått den nya Spitfire IX. 1.600 hk Rolls Royce-motor i stället för 1.200. På över 8.000 meter är den betydligt överlägsen Fw, och det är ganska trevligt att till omväxling ha bättre grejor än motståndaren.

... Efter att ha varit uppe på 10.000 meter och haft en ordentlig fight med Gilhus för övnings skull får vi efter landningen veta att Tandberg och Edgar kraschat efter en liknande övning. En av dem har blivit dödad och den andra lär ha blivit upplöckad nära Themsens i ett fruktansvärt tillstånd. Får senare veta att Tandberg blivit fullständigt krossad men att Edgar är all right fränsett några skrämor och en chock så

...och dyker in i stjärten på en av de sluta...

pass kraftig, att han inte ens visste vad han hette när man fann honom.

... Thorsager, Hassel, Fuglesang och jag och besöker Edgar på sjukhuset i Shatham. Patienten ser ganska kry ut och nerverna tycks vara all right. Han berättar för oss hur det hela gått till. De hade börjat övningen på 10.000 meter med några direkta angrepp. Sedan hade de flugit in jämsides, dragit av gasen och försökt komma i stjärten på varandra. På det sättet hade de kommit mycket nära varandra och Edgar hade snabbt skjutit fram stickan för att komma under Tandberg. Denne hade tydligen haft samma tanke. Resultatet blev ett fruktansvärt brak, och så hade Edgar plötsligt befunnit sig liksom mitt ute i världsrymden tillsammans med någonting som en gång varit en Spitfire. Han kände sig vimmelkantig av smällen och bristen på syre. Utan att tänka hade han löst ut fallskärmen. Blodet från ett sår i huvudet frös i den starka kylan till en kaka, som lade sig över ögonen så att han ingenting kunde se. Den ena handsken hade han tappat, och fingrarna blev snart helt okänsliga av kylan. Efter en kvart kom han ner i ett varmare luftskikt och blodkakan smälte bort så att han återigen kunde se.

Under honom låg en stad med fabrikskorstenar och en kaj med en stor lyftkran. Efter en sannolikt mycket skicklig manöver kom han bort från kranen och höll på att slå sig fördärvat mot kajkanten, då en vänlig vindpust förde honom ut i vattnet. Två motorbåtar låg redan klara för att fiska upp honom, så han behövde inte ligga i vattnet mer än högst en minut. På kajen stod ambulansen och väntade, och snart låg han i en varm och skön säng på sjukhuset.

... Owren och Sem-Olsen har blivit nedskjutna i dag — antagligen under »shipping-jakt» vid Flushing. Owren var den sjunde av oss.

Vi spelar poker i mässen senare på kvällen, och jag har en otrolig tur. På en månad har jag vunnit över 60 pund.

... I dag har vi eskorterat 60 fästningar till Lille. En ansträngande resa. Hade svårigheter med stället vid landningen. Backe landar utan flaps, slår runt och måste sys ihop. Malm får motorkrängel under eskort över Frankrike och måste lämna förbandet

(Forts. på sid. 45.)

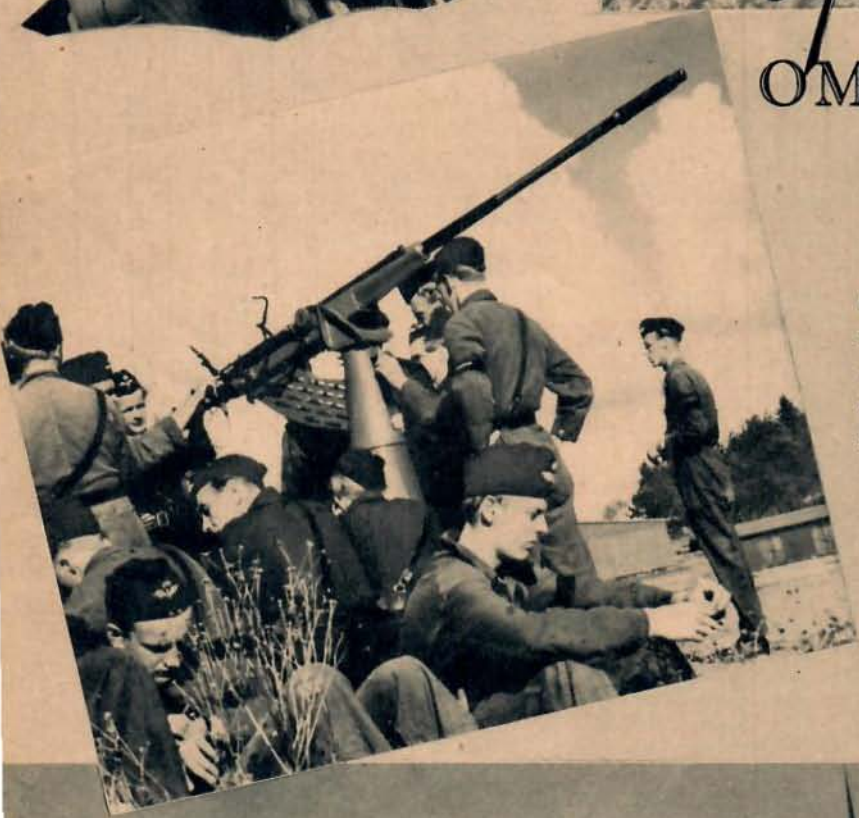




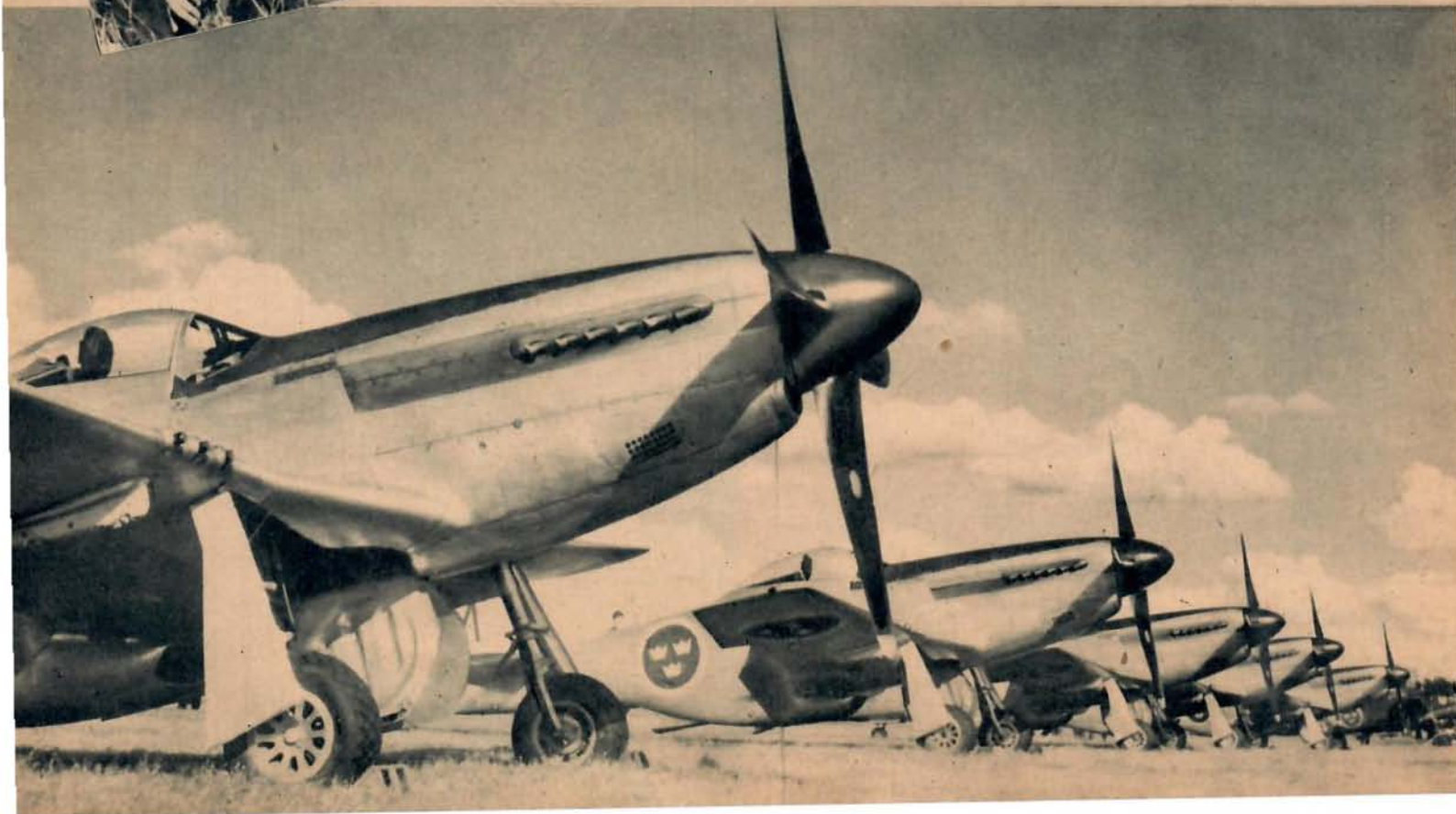
Sprung

OM KADETTENS LYCKLIGA DAR...

Att vara kadett betyder inte att njuta sötebrödsdagar precis. Jobbet är hårt, disciplinen sträng och fordringarna stora. Detta gäller kadetter i allmänhet och flygkadetter i synnerhet. Men det är ett jobb för riktiga grabbar, och glädjeämnena — spänningen, känslan av att ansträngningarna bär frukt, det goda kamratskapet och naturligtvis även den hägrande officersfullmakten — gör att ingen flygkadett någonsin ångrar den dag då han beslöt sig för att bli flygofficer. Vi visar några bilder från kadettskolan på F 20 — kadettens liv i helg och vardag, i tjänst och på fritid.



Ovan en bild av kadettmässen på F 20 i fager vinterskrud. — Till vänster utbildning vid ivakan, som även en flygkadett måste känna till. — Nedan en division kadettbemannade Mustangar på startlinjen.



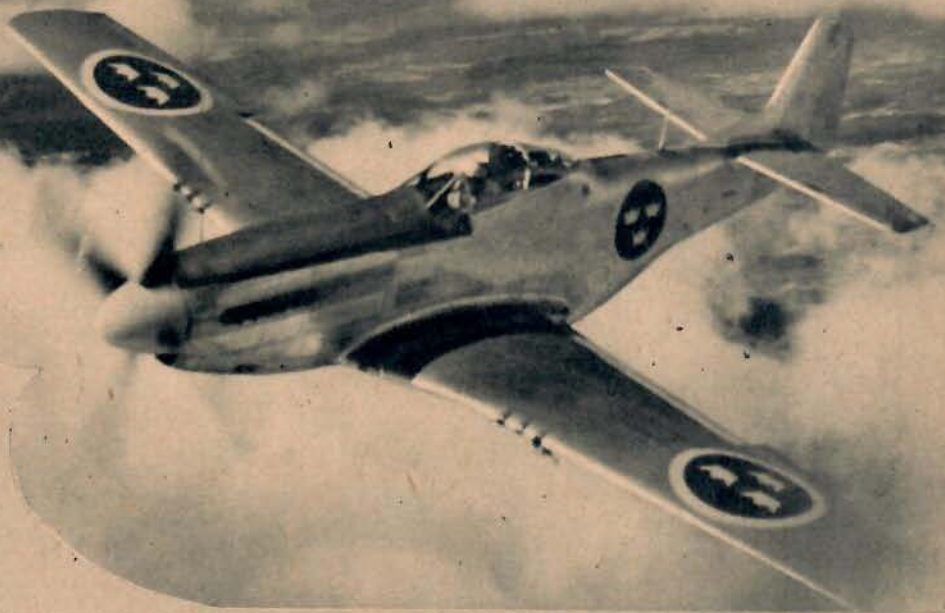


Två glada och villemouflerade kadetter under fälttjänst.



Sköna damer vimlar det av på mässen — vid balerna, inte annars. Stolte kadetter visar gärna och sakkunnigt de mer eller mindre sanningsenliga illustrationerna av livet på kadettskolan.

T h: Den hårda tjänsten kräver topptrim av pojkarna. Gymnastiken är både nödvändig och rolig. En ordentlig skidmarsch (nedan) håller fysiken fin den också.



Hemåt på Mustangens stolta vingar. Den flygutbildning kadetterna får är mer än grundlig. — Nedan: De flesta kadetterna är goda idrottsmän. Klart för start på 100 meter i flottljmästerskapen.



R. A. F. har nu börjat publicera något som sina bäst bevarade hemligheter nämligen ekoradions användning och bekämpningen av de tyska radiometoder, som användes i försvaret mot bomboffensiven. Den tekniska utvecklingen var snabb och skedde under intimaste samarbete mellan forskningens representanter och signalofficerarna i Bomber Commands stad. Det blev en ständig kamp mellan medel och motmedel, där motståndarna sökte överlista och förekomma varandra med nya uppfinningar och påhitt.

Engelsmännens första åtgärder var av defensiv art, medan slaget om England pågick. Tyska bombplan flög ofta i mörker eller moln mot England med hjälp av en riktad radiostråle. Det lyckades engelsmännen att finna ett medel, varmed dessa strålar kunde störas eller böjas av, så att navigeringen blev omöjlig eller felaktig.

Sommaren 1941 upptäckte man att tyskarna använde ekoradiostationer för luftbevakning och jaktledning. De pejlades in och utspanades med flygfotografering, varefter commandotrupper landsteg vid Brueneal på Kanalkusten och kapade en tysk station, varav mycket kunde inhämtas.

I december 1942 infördes ett medel att under flygning störa tysk radiosignaler. Varje bombplan medförde en särskild telefonisändare, vars mikrofon var placerad i motorgondolen. Signalisten i bombplanet passade ett visst frekvensband, och då tysk

signalering — nämligen för nattjaktplanens ledning — på detta band hördes, satte han igång sin sändare på samma frekvens. Resultatet blev självfallet att de tyska sändarna överröstades av det på radiotelefoni utsända motordånnet.

Över Hamburg natten 24—25 juli 1943 användes för första gången »finster»-metoden. Den innebär att varje bombplan släppte ut i luften mängder av stanniolermsor, som sakta regnade ned mot jorden, därvid reflekterande ekoradiostrålarna, så att luftbevakningen fick intryck av mängder av flygplan, och hela bilden av företaget förrycktes. De 791 flygplanen denna natt fälldes vardera en packe med 2.000 rmsor varje minut. Sammanlagt fälldes 2,5 miljoner rmsor med en vikt av 20 ton. Antalet utslag på ekoradiostationernas oscillografer kom att motsvara 12.000 flygplan. Resultatet blev, att flygplansförlusterna minskade från tidigare 5,4 % till 1,5 %. På liknande sätt kunde man sätta in skenföretag, som avledde uppmärksamheten från huvudmålet. Om t. ex. huvudanfallet gällde Ruhr, kunde man sända en mindre styrka som släppte ut många »finster» mot Danmark eller södra Tyskland.

Den 22—23 oktober 1943 började en ny metod att störa den tyska radiosignaleringen mellan marken och nattjaktplan i luften. Under samverkan med brittiska rundradion och telegrafverket utsändes från England eller från flygplan i luften vilse-

ledande meddelanden av tysktalande hallmän eller hallåkvinnor, som ställde till stor förvirring. Även codesignaler och pejlmiddelanden gavs till tyska flygplan av engelska stationer i vilseledande syfte. För att dessa signaler verkligen skulle uppfattas såsom äkta hade denna taktik självfallet föregåtts av ingående och långvarig radiospanning med avlyssning av tysk trafik och forcering av coder.

Redan i oktober 1942 började man införa en varningsmottagare, »Boozer», vilken tänkte en lampa, då flygplanet bestrålades av ekoradion. Besättningen kunde således veta om flygplanet var upptäckt eller icke. Man kunde då vidtagna undanmanövrer eller endast skärpa uppmärksamheten.

Särskilda stationer i land arbetade för störning av tysk radio på alla förekommande frekvenser från ekoradiostationer med »centimetervågor» till långvågsstationer. Flygplan utrustade helt för radiostörning på stor höjd medförde sändare med 40 gånger högre effekt än vanliga flygradiostationer.

Värdefulla upplysningar om tyskarnas signalmetoder erhöles, då en ung tysk nattjaktföregare med sin välförsedda Ju 88 av misstag landade i sydöstra England i tron att han var i Holland. Inom 10 dagar hade man fått motmedel färdiga mot tyskarnas senaste ekoradioutrustning och radionavigeringsmedel, som tidigare vållat mycket besvär.

D-dagen för invasionen i Normandie medförde höjdpunkten i radiokriget. 105 flygplan och 34 småfartyg användes för att vilseleda tyskarna om den avsedda landstigningspunkten. De skulle i stället bibringas uppfattningen att operationen riktades över Pas de Calais mot trakten av Boulogne. Fartygen styrde under natten 5—6 juni i två kolonner väl åtskilda mot franska kusten i 3½ timme. För att ge ekoradiostationerna intryck av jättekonvojer flög över vardera kolonnen en bombdivision, som kontinuerligt släppte ut »finster» i noga beräknade lägen, så att de stämde med fartygens förflyttning. Dessutom kryssade 30 Lancaster i fyra timmar över konvojerna för att ge intryck av luftparaply och draga på sig nattjakten. Samtidigt störde dessa flygplan den tyska ekoradion med tillsammans 82 störningssändare.

I två andra områden av kanalen, där de verkliga konvojerna gick fram, flög 24 tunga bombplan hela natten i bestämda banor under störning av den tyska ekoradion här, samtidigt hindrande denna att upptäcka de flygplan, som påbörjat de stora lufttransporterna av fallskärmstrupper och glidflygplan. Slutligen skickades flygplan med attrapper till fallskärmshoppare till Kana-

(Forts. på sid. 30.)



KAN NI FLYGA?

MOTORSKOLAN I ORSA

står till Eder tjänst! Elever mottagas för erhållande av certifikat samt övningsflygning och förnyande av förfallna certifikat. Förstklassiga lärare. Prospekt sändes på begäran.

HANS PETERSON Orsa Tel. 242

Tekniska Institutet

Dag- och Aftonskolor

Nybrogatan 8

Stockholm

Tel. 61 65 14, 61 65 15, 61 65 16, 65 15 13

Studieråd: Prof. Wolmar Fellenius.

Expeditionstid kl. 9—16, 19—20

Ingenjörsexamen inom samtliga fackavd, från folkskola, real- och studentexamen. Vägmästarkurs omf. 4 mån. El. installationskurs av klass C under Kungl. Komm. Kolleg. överinseende. Specialkurser. Kort studietid. Platsanskrifning. Avgiftsändring och stipendier. Billig inackordering anskaffas. Vårterminen börjar 15 Januari. Begär skolans prospekt. Anmälningar dagligen.

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

HERMODS



tekniska kurser har vunnit fackmän- nens förtroende

Ordföranden i Sveriges Industriförbund, direktör Ernst Wehtje, säger i ett uttalande för Korrespondens bl. a.: "Den utbildning, som bedrivs genom hermodsstudier har, enligt min erfarenhet, en mycket stor mission att fylla. Många, som inte har möjlighet besöka skolor eller kurser, kan här få en fullgod utbildning för olika arbetsuppgifter."

Fackmän landet runt har uttalat sin tillfredsställelse över Hermod's tekniska kurser. En hermodskurs är ingen ytlig "snabbkurs". Hermod's mål har alltid varit att ge en grundlig undervisning, som leder till verkligt kunskande.

Ni vill bli ingenjör

Hermod's ingenjörskurser motsvarar den utbildning, som meddelas vid de statliga tekniska gymnasierna.

Det är inte vem som helst som kan bli ingenjör genom hermodsstudier. Det krävs energi och uthållighet och naturligtvis en viss grad av studiebegäring. För att eleven skall bli godkänd i examen, fordras vidare, att han har minst tre års praktik i facket, när han är färdig med studierna.

Om Ni äger dessa förut-

sättningar och om Ni vill förvärva gedigen teknisk utbildning, skall Ni begära närmare upplysningar om de nya utbildningsmöjligheterna. Hermod's tekniska avdelning har följande linjer: maskinteknisk, elektroteknisk, byggnadsteknisk, kemisk-teknisk och merkantil-teknisk. Förkunskaper: folkskola eller realexamen.

Hermod's har rik erfarenhet av examenskurser

Hermod's mångåriga erfarenhet av hur korrespondenskurser skall planläggas och undervisningen

organiseras för att eleverna skall uppnå goda resultat, är mycket betydelsefull. Härom vittnar inte minst hermodselevernas resultat i student- och realexamen samt i de examina, som ger teoretisk kompetens för behörighet som elinstallatörer.

Eleverna är entusiastiska

Dagligen får Hermod's brev från belättna elever, som lovordar hermodsmetoden, inte därför att den är särskilt lätt, utan därför att hermod's undervisning ger resultat. Eleverna uppskattar den personliga studiehandledning, som utmärker hermodsläraernas arbete.

Fortbildningskurser

Hermod's har specialkurser för yrkesarbetare inom skilda områden samt ger kompletterande utbildning åt dem som vill bygga på sina kunskaper i tekniska specialämnen såsom *nomografi, arbetsstudier, arbetspsykologi, industriell organisation*, eller i företagsekonomiska ämnen, såsom *bokföring* och *självkostnadsberäkning*. Åtskilliga företag — statliga och privata — bekostar helt eller delvis sina anställdas fritidsstudier vid Hermod's.



Gör som jag: Läs hos Hermod's, så når Ni resultat. Posta kupongen i dag!

Hermod's tekniska kursprogram är synnerligen omfattande. Nya kurser tillkommer ständigt, och speciella kurskombinationer anvisas för skilda ändamål och med hänsyn till olika förkunskaper. I prospektet **TEKNISK UTBILDNING** får Ni utförliga upplysningar. Det sändes kostnadsfritt.



HERMODS

skolan för energiskt folk

HERMODS Slottsgatan 8 A, MALMÖ

Sänd mig kostnadsfritt prospekt med utförliga upplysningar om avgifter m. m. för de ämnen jag markerat här nedan, broschyren Hermod's 1946 samt Hermod's månads-tidning Korrespondens under 6 månader.

Maskin- och Verkstadsteknik:
Gymnasiekurs i maskinteknik ★
Maskinverkmästarekurs
Maskinteknisk förmanskurs
Specialkurs för arbetsledare
Allmän kurs för maskintekniker
Kurser för maskinritare och konstruktörer avsnare o. kontrollanter
Arbetsstudiemän
Planeringsmän
Kalkylatorer
Maskinmontörer
Motortekniker
Sjö- o. landmaskinister
Maskinskötare
Skyddsombud
Hållfasthetslära
Maskinritning
Toleranser och passningar
Mätteknik och mätmetoder
Förbränningsmotorer
Gengasdrift
Elsvetsning
Gassvetsning
Materialprovning
Metallografi
Gjutorteknik
Stålets och järnets användning
Arbetsstudier (verkstads-, konfektions- och textil-industri)
Arbetskydd
Industriell organisation
Beskrivande maskinlära
Skötsel och drift av ångpanneanläggningar

Flygmotorer
Flygplan-instrument
Luffartslagstiftning

Elektroteknik:
Gymnasiekurs i elektroteknik ★
Ellninstallationskurser för B- och C-behörighet
Elektroverkmästarekurs
Elektroteknisk Elektr. montörskurser
Elektr. maskinistkurser
Grundläggande kurser för elektrotekniker
Elektr. belysning
Elektr. mätteknik
Svagströmsaullgningar
Telefon (manuell och automatisk)
Radioteknik

Byggnadsteknik:
Gymnasiekurs i bygn.-teknik ★
Byggnads-fackskolekurs
Byggnadsverkm.-kurser
Kurser för byggnadsförmän
Byggnadsritning
Kurser för ritare o. konstruktörer
Lantmannabyggnader
Byggnads-materiallära
Beräkning av armerad betong
Grafostatik
Hållfasthetslära

Kurs för arbetsledare på snickerifabrik

Kurs för möbeltekniker

Kemi och kemisk teknologi:
Kemisk-teknisk gymnasiekurs ★
verkmästarekurs
förmanskurs
laborantkurs
Kemisk-tekniska apparater
Allmän kemisk teknologi
Förbränningslära

Kurs för teknisk apotekspersonal

Värme- o. sanitetsteknik:
Konstruktörskurs
Kurs för värmelednings-skötare
Verkmästarekurs

Kurser för väg-mästare

Enskilda ämnen:
Aritmetik. Algebra
Geometri
Trigonometri
Räknestekans användning

★ **Differential- och integralkalkyl**
Geometrisk ritning
Projektionsritning
Fysik, Kemi
Mekanik
Dynamik
Nomografi
Arbetspsykologi

Handelsutbildning:
Handelsgymnasiekurser
Handelskolekurser
Merkantila fortbildningskurser
Kompletteringskurser för kontorshöf, kamrer m. fl.
Företagsekonomiska kurser för ingenjörer

★ **Specialkurser för hantverkare och småföretagare**

Språkkurser:
Svenska, Engelska, Tyska, Franska, Spanska, Ryska, Finska, Italienska, Latin, Grekiska, Esperanto

★ **Praktiska kurser i engelska, tyska och franska för järnvägs- och resebyråpersonal hotell- o. restaurangpersonal chaufförer**
konduktörer
pollmännen
handels-korrespondenter
Teknisk engelska
Tidningsengelska

★ **Realskola och gymnasium**
Jordbrukskurser
Trädgårdskurser
Teckningskurser
Målningskurser
Fotografi

★ **Kust- och skär-gårdsnavigation**
Musikteori

.....
Namn
.....
Bostad
.....
Postadress
.....
Flyg 356 1/46

★ Motsvarar den ingenjörutbildning, som meddelas vid de statliga tekniska gymnasierna.

OSTERMANS, nya prog

*Rykten ha surrat... man har
gissat hit och dit... i dag kan
Ostermans ge svar!*

KAISER

FRAZER

HUDSON

AUSTIN

RED

**SCANIA
VABIS**

FRUEHA

TELEGRAM.
KINGL. TELEGRAPHIC

WILLOW RUN 214 18 29/11 1945 1345

OSTERMANS STOCKHOLM

CONTRACTS NOW SIGNED WITH KAISER FRAZER

HUDSON RED FRUEHAUF STOP. GO AHEAD WITH
ADVERTISING CAMPAIGN STOP LOSTERMAN



AKTIEBOLAGET

HANS OSTER

för transport till lands ... till sjöss ...

Birger Jarlsgatan 18 — Stockholm — Tel. "Hans"

presenterar sitt ram

Hans Osterman i dag publicerar sina nya presentationer innebär detta något mera än en räckvidd av världsbekända namn. De kontakterna lyckats knyta med världens ledande företag inleder ett nytt skede i Ostermans historia.

Hans känner sitt ansvar inför svensk framtid. Därför framstår det som en självklart för oss att bjuda den svenska marknaden det bästa, som världens ledande företag hittills skapat, produkter där erfarenhet och hårdvunna kunskaper så att byggts in. Därför kan Ostermans i presentera en kedja av de yppersta... personbilar, lastvagnar, semi-trailers, traktorer, motorcyklar, flygbåtar... en kedja där varje länk om Ostermans strävan att öppna skall kunna få just den som bäst passar hans behov, och villkor. "Rätt transport varje ändamål" är alltså ett motto i vår kundservice.

MAN

...företag

"Osterman"

KAISER

1946 års sensation på bilmarknaden, vagnen som hela världen väntar på, bilen som skapats av Amerikas store industriman — Henry J. Kaiser.

FRAZER

är en av Amerikas genialaste bilkonstruktörer och ledare för en av de förnämsta bilindustrierna. Joseph W. Frazer bygger tillsammans med Kaiser en vagn i den exklusiva klassen.

HUDSON

Den stora kvalitetsvagnen i medelprisklassen. Hudson kommer med 9 olika personbilsmodeller och 1 lastvagn.

AUSTIN

Englands mest sålda vagn. Austin är bilen för den kräsne bilisten. Austin har även lastvagnar från en 1/2 upp till 5 ton.

REO

lastvagnar kommer nu att föras av Ostermans i lastkapaciteter från 1 1/2 till 7 ton.

SCANIA VABIS

Marknadens mest ekonomiska lastvagn per tonkilometer. De nya modellerna markerar ytterligare betydelsefulla framsteg.

FRUEHAUF

Världens otvivelaktigt bästa semi-trailer för laster upp till 15 ton. Fruehauf semi-trailers utgör ett fullständigt komplement vid tyngre transporter.

TAILORCRAFT

engelskt 3-sitsigt högringat landflygplan med en marschhastighet av 160 km/tim.

PERCIVAL

lågvingat engelskt landflygplan för fyra personer. Marschfarten är 220 km/tim. Ett ideallikt plan för turistflyg.

SEABEE

amerikanskt 4-sitsigt amfibieplan med en marschhastighet av 190 km/tim. Planet är som skapt för svenska förhållanden.

MATCHLESS

Efter sex års oförtruten tjänst i de allierades arméer återkommer den världsberömda Matchless »Clubmans» i civil form i 2 modeller om resp. 350 och 500 c.c.

A. J. S.

välkänd från otaliga segrar på tävlingsbanorna världen runt. Kommer med två modeller om 350 resp. 500 c.c.

INDIAN

den sista länken i vårt motorcykelprogram. Kommer med modeller från 750 till 1250 c.c. med och utan sidvagn.

MOTORBÅTAR

Fort och komfort kännetecknar våra Bog-båtar, som tillr. i tre mahognymodeller: Cabin, Camping och Sport.

MOTOR-
BÅTAR

SEGL-
BÅTAR

INDIAN

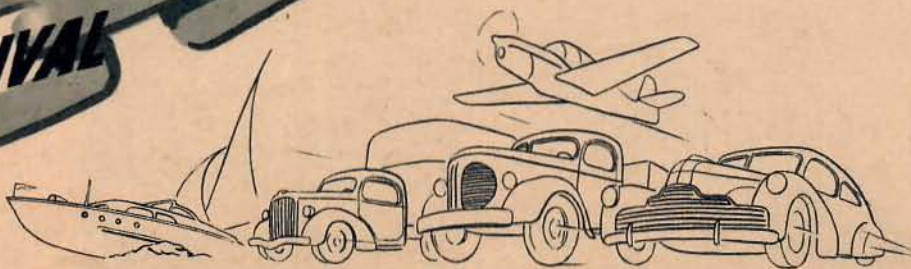
AJS

MATCHLESS

SEABEE

TAILOR-
CRAFT

PERCIVAL





LANGFLYGNINGAR är numera vardagsmat för ABA—SILA:s piloter. I julnumret 1945 berättade vi om hur C.-G. von Rosen startat med »fästningen». Sam den 4/12 och första dagen flög Bromma — Neapel nonstop samt samma dag vidare till Kairo — sammanlagt 4 274 km. Flygningen dit tog nästan på minuten 16 timmar, varav 1¼ timme tillbringades i Neapel, där det var så dåligt väder att intet flygplan startat därifrån på tre dygn. Carl-Gustaf stack dock iväg — han kände sin egen och sin besättnings förmåga. Dagen därpå fortsatte man till Addis Abeba, som man åter lämnade den 7/12 kl. 04.10 med landning i Kairo kl. 15.20 samt i Neapel kl. 22.45. Landningen där var en smula dramatisk, ty »Sam» fick »flyga serpentin» ned runt ett ljusknippe, som bildades av flera samordnade strålkastare. På grund av det urusla vädet måste han — trots att han hade mycket bråttom hem till Stockholm — stanna där ända till den 10/12, då han flög via Corsica och utmed Alperna i det mest strålande väder till Bromma nonstop på 8 i 40 min.

Den flitige Abessinien-flygaren von Rosen var redan den 12/12 färdig att starta igen till Madagaskar, denna gång med DC-3:an SE-BAW »Svalan» med start från Bromma kl. 06.18 och landning i Göteborg kl. 07.46, Amsterdam 11.52, Lyon 14.19 och Marseille 16.19. Därifrån startade han återigen den 13/12 kl. 07.40 och landade i Neapel 11.40, startade från Aten 16.23 och anlände till Kairo kl. 20.07. Därifrån startade SE-BAW den 14/12 kl. 04.26 och anlände till Addis Abeba kl. 15.10 och till Madagaskar den 16/12 kl. 15.03 Greenwichtid. På Madagaskar hämtade han en del norska missionärer och är när detta läses säkert hemma igen. Kapten von Rosen kommer fr. o. m. januari att gå i etiopiske kejsarens tjänst och bosätta sig i Addis Abeba.

MOSKVA OCH ÅTER NONSTOP på 10 timmar — en sträcka på omkring 3 000 km — flög kapten Georg Lindow i en »fästning» den 8/12. Han startade från Bromma kl. 07.44 men meddelade kl. 12.03 per kortvägsradio, att han inte kunde komma ned i Moskva och därför vände mot Visby. Kl. 17.27 landade han åter på Bromma med en hel del ganska ledsna passagerare ombord. Ja, så kan det gå när vädrets makter är övermäktiga men då får man vara glad över att flygplanen har så stort reservförråd av bränsle, att de kan flyga tillbaka igen utan att landa även om målet ligger hela 1 230 km borta räknat efter storcirkelbågen.

En ännu mera försmädlig historia var en göteborgare med om för en tid sedan. Han reste nattåg upp till Stockholm, för ut med ABA:s buss till Bromma nästa morgon och embarerade Paris-planen. Han flög i tio timmar med kapten Boltenstern vid spakarna över europeiska kontinenten och kom nästan ända fram till Paris. Ett ogenomträngligt dimskikt ända ned i backen täckte dock hela västra Europa och slutligen landade göteborgaren — på Torslanda i Göteborg. S. k. tablå.

LÄNGSTA FLYGNINGEN hittills nonstop av alla svenskar torde trots allt kapten Sven Gibson ha gjort för någon tid sedan. Han startade från Gander på Newfoundland och hade där fått mycket noggranna väderuppgifter om ett stort lågtrycksområde över Nordatlanten. Att flyga norr därom skulle innebära 90 km/t motvind hela vägen varför den amerikanska meteorologen föreslog s. k. isobarflygning söder om lågtrycksområdet och eftersom vindarna runt ett lågtrycksområde alltid går motsols kunde kapten Gibson garanteras en medvind på 90 km/t i stället och den långa omvägen skulle inte



Kapten Carl-Gustaf von Rosen i Nairobi.

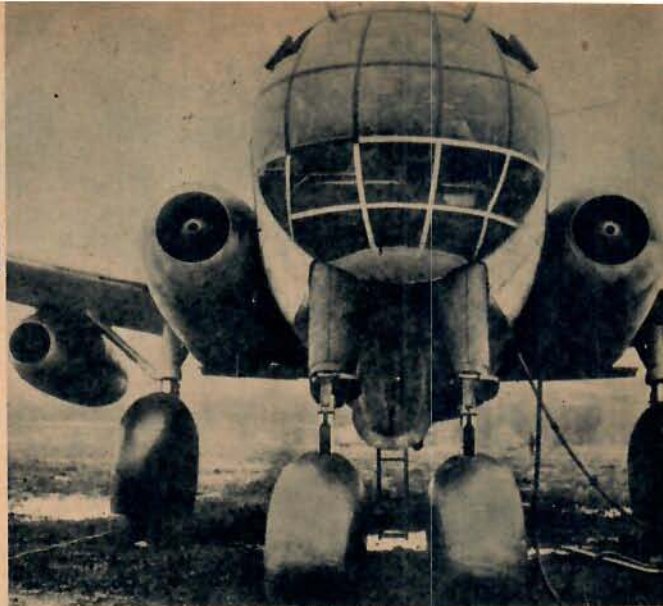
betyda någon förlorad flygtid. Kursen ställdes mot Spanien och det svenska planet var ända nere på 50° nordlig 25° västlig bredd — d. v. s. i höjd med Normandie! — innan kursen kunde ändras till NNO. När man landade på Keflavik (Meeks) på Island visade det sig att den beräknade flygtiden hållits så när som på en kvart. Man navigerade hela tiden astronomiskt och flygsträckan torde ha varit omkring 3 700 km. Flygtid något över 8 timmar.

DEN TREDJE DC-4:AN i Douglas nya fredsserie — ultramodern utrustad med bl. a. en hel del nya flyginstrument — får SILA enligt löfte av Douglas och i februari kan man tänka den till Bromma. Tack vare besättnings förträning i Santa Monica kan den omedelbart insättas i trafik. Övriga DC-4:or kommer efter hand. Fredagen den 14/12 återvände ABA—SILA:s tekniska delegation — överingenjör Karl Lignell samt civilingenjörerna K. H. Larsson och Olof Carlstein — från USA samtidigt som SILA-representanten Bertil Björkman återkom från Island, där han tillbringat några månader i ett träskjul på Keflavik (nattetid dock i hotell i Reykjavik). Han kommer att ge FLYG:s läsare sina isländska intryck i nästa nummer.

FEM FLYGINDUSTRIER, nämligen Martin, Douglas, Lockheed, Republic och Boeing har överingenjör Lignell besökt under sin USA-resa och de flygplantyper han varit mest intresserad av för SILA:s räkning är utom de redan beställda DC-4:orna DC-6, Lockheed Constellation, Boeing Stratocruiser o. Republic Rainbow, vars prototyp flyger redan i jan. DC-4:orna är redan för små för SILA:s långdistanstrafik och någon av ovanstående typer får vi alltså se på Bromma så småningom. Vilken av dem det blir är väl ännu för tidigt att uttala sig om men de svenska experterna lär ha kastat särskilt giriga blickar på Stratocruiser med 4 st.

(Forts. på sid. 31)

Addis Abebas flygfält har endast en hårdgjord landningsbana. Bilden tagen mot väster med masker i startriktningen.



TYSK KVÄRLÅTEN- SKAP GRANSKAD

III

Tyskarna byggde även tunga bombplan med reaktionsdrift. Här bredvid och ovan ses två bilder av Junkers Ju 278 med Ju 004-aggregat.

JUNKERS

Junkers Flugzeugwerke kom 1943 med en utveckling av Ju 52, kallad Ju 352 och som är en nästan helt ny konstruktion med inställbart landställ, stålörskonstruktion med dukklädsel samt utrustad med tre 1050 hk Bramo Fafnir 323-motorer. Flygkroppens undre del är upphängd i gångjärn och kan fällas ned så att mindre motorfordron kan köras in i flygkroppen på den således nedfällbara bryggan. Fyra terrängbilar av »Jeep»-storlek kan rymmas i den nya Ju:ans lastrum. Spännvidden var 33,5 m och längden 23,8 m. Beväpningen på Ju 352 bestod av 1 st. rörlig 20 mm akan i torn strax bakom kabinen.

Bland andra intressanta Junkers-typer fanns en mängd utvecklingar av Ju 88 ända fram till Ju 488. Om denna sista version finns emellertid inga som helst uppgifter, däremot har en del uppgifter om Ju 188 och Ju 288 publicerats i FLYG nr 12/45. Ju 388 hade vid kapitulationen framkommit i två prototyper, en nattjakt- och en bombversion. Motorerna på bombversionen Ju 388 K-1 utgjordes av två BMW 801TJ-motorer på vardera 1865 hk. Toppfarten med dessa två motorer var 592 km/t och maxflygsträckan 2160 km. Man planerade emellertid att senare utrusta Ju 388 med de två stora nya 24-cyl. vätskekylda radmotorerna JUMO 222 med en effekt på vardera 2500 hk. Med dessa motorer beräknades maxfarten bli 695 km/t och flygsträckan 1770 km.

Heinkel He 177 var inte som de flesta tror de enda tunga bombplan tyskarna förfogade över utan även Junkers hade en sexmotorig utveckling av Ju 290, kallad Ju 390, och avsedd att kunna ta en nyttig last på nära 10 ton. Prototypen provflögs 1943 och var utrustad med 6 st. BMW 801 på vardera 1600 hk. Spännvidden var 50,3 m, bränslekapaciteten 34 000 l och flygsträckan c:a 8 000 km. Beväpningen på Ju 390 bestod av 10 st 20 mm akan i motor-drivna torn.

Den utan tvivel mest intressanta av de senare Junkerstyper, som hunnit till prototypstadiet, är det tunga reaktionsdrivna bombplanet Junkers Ju 287. Prototypen var utrustad med 4 st aggregat av typ JUMO 004, vilka lämnade en sammanlagd startdragkraft på 3 232 kg. Prototypen hade en besättning på endast 2 man och kunde ta en max bomblast på 4 540 kg i ett stort bombrum, beläget i kroppen framför vingen, vilken var originellt utformad så till vida att den hade 25° omvänd pilform och dessutom kraftig V-form. Vingens underliga utformning sägs också ha garanterat goda aerodynamiska egenskaper vid höga Mach'ska tal ($M = \text{flyghastigheten} : \text{ljudhastigheten}$). Landstället på prototypen var fast men på den kommande serieversionen planerade man att installera ett infällbart ställ av ny

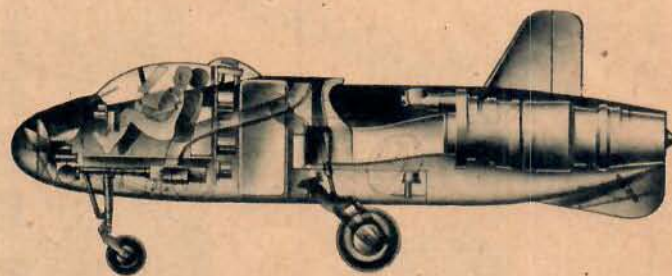
och sensationell konstruktion. En andra prototyp av Ju 287, utrustad med 6 st. JUMO 004, lär ha varit under byggnad vid kapitulationen. Data och prestanda (beräknade): Spännvidd 20,1 m, längd 18,29 m, vingyta 58,34 m², max bomblast 4 540 kg, flygvikt 21 790 kg, vingbelastning 370 kg/m², maxhastighet på 0 höjd 819 km/t eller 864 km/t på 5 000 m samt max flygsträcka med 3 ton bomber 1 890 km. På serieversionen, som aldrig kom till stånd, planerade man att installera två aggregat av den nya typen JUMO 012, som skulle ge en startdragkraft på 2 940 kg per aggregat.

Junkers var som bekant även engagerade i tillverkningen av Messerschmitt Me 163B och C eller som den kallades hos Junkers Ju 148. Senare utvecklade Junkers i samarbete med Messerschmitt denna typ till Me 8-263 eller Ju 8-248, som uppgavs kunna stiga till 14 900 m på endast 3 min.

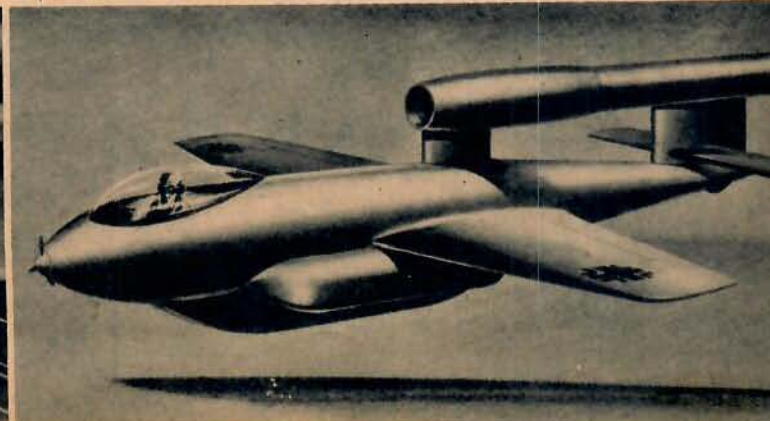
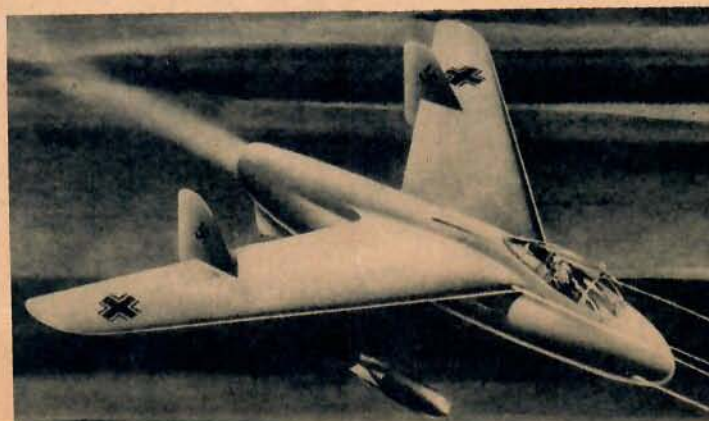
Junkers gjorde också strax före krigsslutet en utveckling av Dornier-konstruktionen Do 335, vilken i likhet med He 111Z gjordes om till »siamesisk tvilling», kallad Ju 8-635 och som uppges ha haft en längsta flygsträcka på 8 000 km.

I början på 1945 gjordes hos Junkers ett projekt till 1-2-sitsigt raketdrivet ekoradioutrustat jakt- och attackflygplan av typ flygande vinge och betecknat EF-128, vars spännvidd var 8,8 m och längden 7,3 m. Maxfarten beräknades till 950 km/t med ett raket-aggregat av typ Walther HWK 509. Beväpningen i kroppen och vingarna utgjordes av två 30 mm och två 20 mm akan och dessutom kunde planet medföra en 250 kg bomb halvtinvändigt. Prototypen färdigställdes aldrig.

Samtidigt gjordes ett projekt till ett slagflygplan, betecknat EF-126, som i själva verket var en något förstörad, bemannad V1-bomb, försedd med ett reaktionsaggregat av typ Argus AS 014, vilket lämnade en startdragkraft på 500 kg och arbetade efter resonansprincipen, dvs. utan kompressor. Det är inte känt huruvida planet skulle användas som självmordsplan eller ej. EF-126, som också kallades »Elli», hade följande beräknade data och prestanda: spännvidd 6,65 m, vingyta 8,9 m², flygvikt 2 890 kg, skadlig mot-



Två tyska projekt. Nederst t h EF-126, en »robotbomb», bemannad och större än V1. — Här t h och nedan EF-128 med raketdrift och avsedd att byggas i jakt-, jaktbomb- och radarförsedd nattjaktversion. Obs radaranläggningen i nosen på den genomskurna skissen t h.





Här ovan en Junkers Ju 290 som flugits över till Patterson Field, Ohio, för att amerikanska flygexperter skulle få studera den tunga transport-bombaren, som kan ta 90 soldater. — Längst upp t h en Junkers Ju 388 K-1. — Därunder en Ju 352 på ett fält i England.



ständerytta 0,225 m², maxfart 760 km/t på 8 250 m och längsta flygsträckan med 70 % effektuttag 530 km på 5 200 m.

Det tredje och sista kända projekt, som gjorde hos Junkers, var ett fyrmotorigt långdistansbombplan av typ flygande vinge, försett med reaktionsaggregat av typ Heinkel-Hirth S 011, som hade en sammanlagd dragkraft av 5 210 kg, och var placerad ovanpå vingen och utskjutande bakom bakkanten. Planet var konstruerat med vingar i trä och kropp i helmetall-skalkonstruktion, med fenor och sidoroder placerade i bakkanten liksom på EF-128. Spännvidden på detta fjärrbombplan var 23,98 m, vingyta 119,8 m², flygvikt (normal) 35 350 kg och flygvikt (överlast) 38 560 kg. Den beräknade maxfarten var 1 015 km/t och längsta flygsträckan 5 950 km. (Hm!)

Kompletteringar:

Arado Ar 232B, den fyrmotoriga varianten av Ar 232A, hade 4 st 1.000 hk Bramo Fafnir 323R-2, luftkylda 9-cyl stjärnmotorer med tvåhastighetskompressorer och utrustning för metanol-vatteninsprutning, som gav en ökad effekt på 1.200 hk vid starten. Bränslemängden var 2.705 liter. Beväpning: 1 st rörlig 13 mm ksp i nosen och 1 st rörlig 20 mm akan på kroppens översida, båda med 500 skott vardera, samt 2 st kopplade ksp av okänd kaliber under kroppsbommen. Data och prestanda: spännvidd 33,53 m, längd 23,54 m, höjd 5,7 m, lastrum 0,7×2,3×2,0 m, vingyta 142,6 m², »nyttig» last 4.600 kg, startflygvikt 21.300 kg, vingbelastning 161,2 kg/m², effektbelastning 5,35 kg/hk, (4,45 kg/hk vid metanolinsprutning), maxhastighet 340 km/t på 4.600 m höjd, max marschhastighet 290 km/t på 2.000 m, max ekonomisk marschhastighet 250 km/t, längsta flygsträcka vid max ekonomisk marschhastighet 1.060 km.

Bachem BP 20 »Natter» har enligt senaste uppgifter följande mått: spännvidd 4,0 m, längd 6,3 m, höjd 2,23 m. »Natter» var som tidigare

uppgetts utrustad med ett raketaggregat av typ Walter HWK 509, som lämnade en startdragkraft på 1.500 kg och 1.800 kg dragkraft på 4.900 m. Vid »ekonomisk» anflygning kunde emellertid raketeffekten regleras till endast 100 kg, vilket praktiskt taget innebar normal glidflykt. HWK 509-aggregatet vägde endast 170 kg och och bränsleförbrukningen var 9,2 kg per hktim. Vid installation av detta aggregat i Me 163, som hade en stighastighet av 12.000 m på 3 min (med hjälp av fyra hjälpstartrakterer), var vikten av aggregatet 1 till 20 i förhållande till en konventionell kolvmotor, medan den specifika bränsleförbrukningen var 40–80 ggr större.

Den tyske ingenjören Bachem, som konstruerade »Natter», är känd som den man som byggde upp Fieseler till en storindustri med 5.000 arbetare, varefter han fick sin egen experimentfabrik i Waldsee i Sydtysskland.

Blohm & Voss Bv 155B var utrustad med en Mercedes-Benz DB 603U, som utvecklade 1.410 hk på 14.900 m höjd. Bv 155 kunde ta en bränslelast på 1.200 liter och hade en flygvikt på 6.060 kg. Vingytan var 35,67 m² och maxhastigheten på 16.750 m höjd var 694 km/t.

Dornier Do 335, vilken byggdes i avsevärt antal och som i mindre antal hann sättas i tjänst dagarna före kapitulationen, existerade i tre olika versioner. Bland dessa var två ensitsiga jaktbombplan. Do 335 A-0 och Do 335 A-1, samt en tvåsitsig nattjaktversion, Do 335 A-6. Vingen var trapetsformig med bärande skalkonstruktion och enkel lädbalk av jämförelsevis stor styvhet. Av-isningsanordningar i vingfrankanten. Vingen innehöll huvudkompass, syrebehållare, bränsletankar, metanol-vattentankar, etc. Flygkroppen av helmetall-skalkonstruktion, stjärtrorgan av bärande skalkonstruktion med fenfrankant av trä. Nattjaktversionen hade en separat andra kabin bakom förarkabinen och över huvudbränsletanken. Beväpningen bestod av 3 st 30 mm akan (Mk 103) och 2 st 20 mm akan (MG 151/20) i versionerna A-0 och A-1 eller 1 st 30 mm akan (Mk 103) skjutande genom propelleraxeln (70 skott) samt 2 st 20 mm akan (MG 151/20) monterade ovanpå motorkåpan med 200 skott per vapen i versionen A-6. Max bomblast för alla tre versionerna 500 kg. Samtliga versioner var utrustade med två DB 603E på 1.830 hk vardera. Några exemplar var försedda med helt reversibla nospropellrar. Den medförda bränslemängden var för den ensitsiga versionen 1.850 liter och den tvåsitsiga 2.320 liter tillsammans med 150 liter metanolvattenblandning. Data och prestanda för den ensitsiga versionen: spännvidd 13,81 m, längd 13,87 m, höjd 5,0 m, vingyta 38,45 m², flygvikt 9.712 kg, vingbelastning 248,5 kg/m², effektbelastning 2,65 kg/hk, maxhastighet

(Forts. på sid. 30.)

Till Flygmotorer fordras Förstklassigt gods,

som både konstruktören och flygaren kan lita på.

Silumin Gamma

har dessa egenskaper



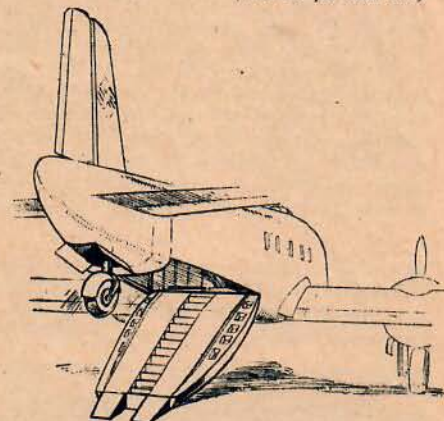
Bröderna

SÖDERBERG

Eskilstuna



Vevhus till Flygmotor
Vikt c:a 125 kg.



Tyskarna hade hittat på ett bra sätt att lasta i och ur transportplanet Ju 352: stjärten hissas upp och en stor lucka fälls ner. T o m sporrhjulet kan dras in för att inte vara i vägen.

TILL LISSABON...

Forts. fr. sid. 11.

handelsattachén Hans Lennart Engstrand, sekreterare Torsten Flink, dr F. A. Batalha da Silva (oumbärlig portugisisk allt i allo på legationen) samt fröknarna Ulla Sahlberg och Annalisa Quarlsson och dessutom den norske generalkonsuln Simon Hansen, konsuln och SKF-representanten Gustaf Ask, den store Madridaffärsmannen Patrik Falkman samt sist men inte minst den redan nämnde »tändstickspojken» Styrbjörn Lindstrand och hans maka, oöverträffade ciceroner inte bara till den skandinaviska samlingsplatsen »Sumpen» (f d American Bar) på Rua Bernhardina Costa utan också till affärer och nattliga barer och förlusteställen, där vi hyllades med genuin portugisisk sång som *inglese*, d v s engelsmän.

Blygsam inhemsk flygtrafik

Den portugisiska flygtrafiken är ännu så länge mycket blygsam, trots att det äldsta av de två flygbolagen har hela elva år på nacken. Men det skall bli ändring ty Salazar har givit luftfartschefen överste Humberto da Silva Delgado i uppdrag att rycka upp det portugisiska civilflyget.

Det finns som sagt två portugisiska flygbolag — *Aero-Portuguesa*, som föddes 1934, samt *Companhia de Transportes Aereos*, som bildades 1945. Det visade sig vara förbluffande svårt att få veta någonting om dessa flygbolags framtidsplaner — det var bara flygministeriet som kun-

de yttra sig om den saken. I varje fall vågade inte kontorschefen på det äldsta bolaget, Henrique Samuel, i chefens — Joao Judice de Vasconcellos — frånvaro säga någonting om vad man hoppades kunna genomföra för trafikprogram under den närmaste framtiden.

Just nu flyger de båda bolagen varsin linje, *Aero-Portuguesa* en gång i veckan Lissabon-Tanger-Casablanca och åter och det andra bolaget varje dag mellan Lissabon och Oporto och tillbaka. A-P har två flygplan, därav det ena under reparation och det andra — en Lockheed »Lodestar» i tjänst. Bolaget har endast en flygande besättning med en pilot, en flygsignalist och en färdmekaniker. Det andra bolaget har bara en de Havilland »Dragon Rapide». I detta sammanhang vill jag gärna passa på att tacka A-P:s ende flygsignalist Joaquim Bairrao, som var oss alla — särskilt den svenska besättningen — till stor hjälp eftersom han talade engelska och var outtröttlig i sina ansträngningar att ställa allt till rätta och ge oss upplysningar samt färdmekanikern Alberto Fernando Gomes Coelho, även han energisk hjälpre.

Trots bristen på faktiska upplysningar om den portugisiska luftfartens framtid kunde man »höra mellan raderna»; att *Aero-Portuguesa* beställt flygplan i USA och att man hoppades mycket snart kunna starta en reguljär flyglinje mellan Lissabon och Paris samt dessutom öppna flygförbindelser mellan det portugisiska moderlandet och kolonierna.

Redan nu är dock flygtrafiken på Portela de Sacavem mycket livlig, ty denna flygplats trafikeras utom av amerikanska

ATC även av Pan American Airway samt TWA, av British Overseas samt holländska KLM. QBI-bestämmelserna är 150 m molnhöjd och 2 500 m horisontalsikt.

ABA-SILA och Lissabon

ABA-representanterna Torsten Söderquist och Arne Lettström stannade kvar i Lissabon för att underhandla med myndigheter och flygbolag om en kommande reguljär svensk flygtrafik, dels ABA-linjen Stockholm—Lissabon, dels SILA:s mellanlandningar där på den sydamerikanska flyglinjen, som väntas starta med provflygningar i början av januari. I skrivande stund är det för tidigt att yttra sig om resultatet men man torde kunna utgå ifrån, att ABA till en början kommer att flyga till Lissabon — den trettonde europeiska huvudstad som ABA har förbindelse med efter kriget — en gång i veckan men att denna trafik eventuellt kommer att utvidgas ytterligare.

Till slut skall jag bara be att få redovisa »Uvens» besättning och passagerare på denna första historiska flygning: chefs-pilot kapten Gösta Carls, andrepilot flygstyrman Petrus Ericsson, flygsignalist Lennart Ahlin, färdmekaniker Bengt Nyman, steward Patrik Melin, tre spanjorer från spanska legationen i Stockholm, ABA-representanterna Torsten Söderquist och Arne Lettström, luftfartsstyrelsens trafikinspektör kapten Linné Knabe, ingenjör Fröderström i AB Transfer samt under-tecknad. Vi möts igen i nästa nr av FLYG, då den intressanta flygningen ned genom Europa och hem igen skall skildras. G. K.

PAK — den tillförlitliga och tekniskt fulländade fallskärmen nu i Sverige! K. S. A. K. har valt PAK-fallskärmen till sina klubbar.



PAK-ryggfallskärm. En idealisk fallskärm för sportflygare. Kalotten är packad i ett hölje som har elegant passform och bäres på ryggen. Till fallskärmens fullständiga utveckling åtgår c:a 2 sek.



PAK-bröstfallskärm. Fallskärmen kan avkopplas från selen och placeras på en lätt tillgänglig plats i flygplanet. Vid behov kopplas höljet till selens karbinhake.



PAK-snabblås. Alla PAK-fallskärmarna levereras med snabblås, vilket möjliggör flygaren att snabbt frigöra sig från skärmen vid landningsögonblicket.

Happy landing...

men så var fallskärmen också en

PAK



Generalagentur i Sverige:

A.-B. FLYGLEVERANSER

Arsenalsgatan 4

Stockholm



**Bakom detta märke
står:**

STOR ERFARENHET
VAL UTBYGGD
ORGANISATION
GODA EKONOMISKA
RESURSER

PERSONER

Auktoriserade av Statens
industrikommission
Nordens största företag i
avfallsråvarubranschen
Grundat år 1895
Aktiekapital och fonder
kronor 2 miljoner



PERSÖNER står som förmedlare av de stora värden, som inrymmas i begreppet »Avfallsråvaror». I denna egenskap måste företaget upprätthålla en lika utbredd och effektivt verkande inköps- och försäljningsorganisation, varför det ställes dubbla krav på ett sådant företags resurser. Ni kan tryggt vända Eder till PERSÖNER. Här finns erfarenhet... den väl utbyggda organisationen... de goda ekonomiska resurserna.

IMPORT KONSTULLFABRIK EXPORT

CARL PERSSON & SÖNER A.-B.

Tel. namnanrop »PERSÖNER», YSTAD. Telegramadress »PERSÖNER»

RADIOKRIGET

Forts. fr. sid. 22.

lens östra del vid Fécamp och till Cherbourg-halvön för att ge tyskarna intryck av luftinvasion där. Intrycket förstärktes genom fällning av »finster».

Till yttermera visso hade Bomber Command dagarna före invasionen anfällt och i flera fall lyckats förstöra ekoradiostationer vid kusten. Resultatet blev också en fullständig framgång. Den tyska ekoradiospänningen råkade ur funktion. Tyskarnas uppmärksamhet drogs österut och västerut, medan den verkliga invasionstyrkan nådde kusten utan att störas vare sig från luften eller från sjön. Överraskningen hade lyckats.

TYSK KVARLÄTENSAP

Forts. fr. sid. 28.

768 km/t på 6.400 m, max marschhastighet 689 km/t på 7.100 m, max ekonomisk marschhastighet 475 km/t på 6.000 m, landningshastighet 175 km/t, max flygsträcka 2.060 km, topphöjd 11.396 m, landningssträcka 630 m utan och 470 m med propellerbromsning. Vikter och prestanda för den tvåsitsiga nattjaktversionen: startflygvikt 10.204 kg, vingbelastning 262,2 kg/m², maxhastighet 692 km/t på 5.395 m, max marschhast 608 km/t på 7.100 m, max ekonomisk marschhastighet 443 km/t på 6.000 m, landningshastighet 180 km/t, max flygsträcka 2.076 km, topphöjd 10.176 m, landningssträcka 701 m utan och 527 m med propellerbromsning.

En utveckling av Do 335 kallad Do 435 befunns sig vid tidpunkten för kapitulationen i konstruktionsstadiet.

I pressläggningssögonblicket meddelar INTERAVIA att Do 635 var ett fyrmotorigt långdistansjaktplan, som enligt allierade uppgifter konstruerades för eskort av de långdistanstransportplan i vilka Tysklands mest betydelsefulla personligheter väntades lämna riket. Do 635 bestod av två sammanbyggda Do 335, vilka vardera hade en ving ersatt av en gemensam mittsektion. Planet hade 2 mans besättning, nämligen en förare i vänstra kabinen och en navigatör-flygskytt i den högra. Do 635 var utrustad med 4 st BMW 801, luftkylda 14-cyl stjärnmotorer på 1.720 hk, installerade i nosarna och stjärterna på de två flygkropparna och med dragande resp skjutande propellrar. Beväpningen utgjordes av 4 st 20 mm akan i vingens mittsektion. Planet medförde 12.000 liter bränsle, som medgav en längsta flygsträcka på 8.000 km. Maxhastigheten var 650 km/t.

»Gnom».

HUDDUNGEBY SNICKERIFABRIK

Huddungeby Tel. 48

*Tillverkar byggnadssnick-
rier samt inredningar i
alla sorters träslag.*

INFORDRA OFFERT!

Leverantör till Kgl. Flygförvaltningen.

A. R. SÖDERGRENS Smides- o. Mekaniska Verkstads A.-B. KARLSTAD



TELEFONER:

Kontoret 10362
Verkstaden 10362
Lager 10364

Leverantör till
KUNGL. FLYGFÖRVALTNINGEN

BYGGMÄSTARE AUG. NILSSON

SMEDJEGAT. 7 - TEL. 1876

KRISTIANSTAD

Leverantör till
ARMÉN och FLYGVAPNET

FLYKTIGT SETT

Forts. fr. sid. 26.

3 500 hk Wasp-motorer. Rainbow kan sannolikt inte levereras förrän tidigast om ett år medan de andra kan komma något tidigare, eftersom de redan är i full serietillverkning. Övergången från krigs- till fredstillverkning har f. ö. visat sig vara rätt så besvärlig och man kan knappast vänta sig regelbundna fredsleveranser förrän om ungefär 3/4 år. Hos Martin tittade svenskarna särskilt på den nya Modell 202 (se FLYG nr 22/45) med plats för 26—30 passagerare, vilken typ skulle passa bra för ABA:s europeiska linjenät.

Hos Lockheed var svenskarna med om en intressant upplevelse — dykning med Constellation från 6 000 till 3 000 m med över 700 km/t. Tack vare tryckkabinen kände passagerarna intet som helst obehag av den hastiga höjdförändringen.

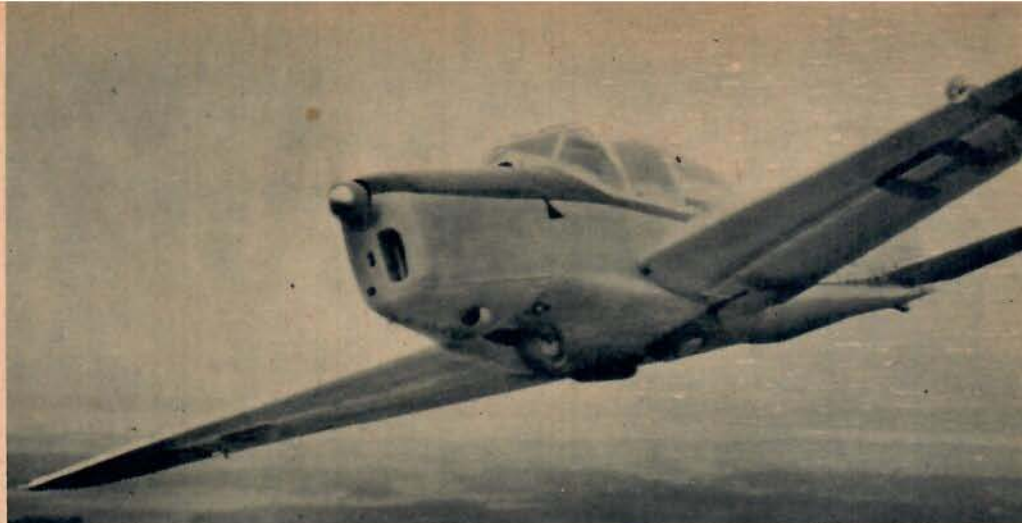
AMERIKANISERAT blir SILA i någon mån, ty bolaget har anställt inte mindre än fem amerikanska piloter — och dessutom en engelsman — för sina interkontinentala flyglinjer. SILA-anställd är också den här i Sverige välkände amerikanske flygtrafikexperten Peter Redpath, som kommer att bosätta sig i Stockholm med sin familj och ta hand om SILA:s trafiktekniska frågor. Om man dessutom talar om att SILA sänt över personal till Kalifornien för att flyga in sig på de nya fredsbyggda DC-4:orna, så kan man konstatera, att SILA inte står ABA efter när det gäller att förbereda sig effektivt och noggrant för den kommande flygtrafiken.

SAAB-90 SCANDIA, som SAAB:s trafikplan döpts till, får tydligen konkurrens och verkligt hård sådan. Det gäller för den svenska firman att forcera tillverkningen så mycket som möjligt, ty just nu finns det nästan obegränsad marknad för goda trafikflygplan i Europa. Alla de europeiska flygtrafikbolagen skriker efter flygmateriel och här har vi en uppenbar chans att göra god reklam för svensk industri och svenska förstklassiga varor. Om inte Metallstrejken kommit emellan skulle »Scandia» nu vara färdig i prototyp och klar för flygproven.

SAAB-DOP har det f. ö. varit också på sportplanet SAAB-91, som fått det klingande namnet SAFIR, sedan »Stafett» bl. a. varit på förslag men ratats för det ädlare ädelstensnamnet. I nästa nummer av FLYG kommer vi f. ö. med en stor pristävling, där det gäller för läsekretsen att döpa de svenska krigsflygplanen B 17 — S 17, B 18, J 21 och J 22. Lite tjuvträning skadar nog inte och för dagen kan vi tala om att tävlingsjuryn består av generalmajor Nils Söderberg och kapten Nils-Magnus von Arbin från flygvapnet, direktör Ragnar Wahrgren och ingenjör Hans Bagger-Sjöbäck från SAAB samt överste W. Kleen och red. G. Knutsson

En layout av SAAB:s trafikflygplan SAAB-90, som döpts till Scandia. På teckningen ses att likheten med DC-3 inte är särskilt påfallande, när man ser de båda planen framifrån.

FLYG 1/46



SAAB-91 har döpts till Safir och ses här under provflygning med indraget landningsställ. Bilden ger en god uppfattning om hur hjulen ligger i infällt läge.

från FLYG. Inga namn med bokstäverna å, ä och ö eller de svenska stj-, skj-, sch-ljuden kommer att godkännas. SAAB-planen bör få namn som börjar med S och som ingår i en logisk namnserie. Vi återkommer.

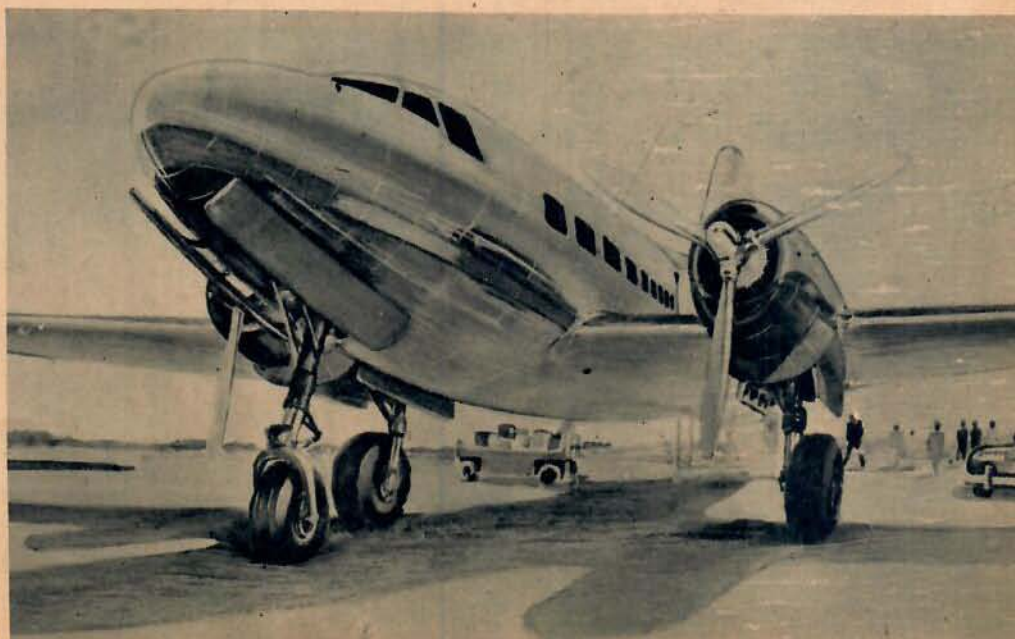
REAKTIONSDRIVEN J 21 får vi antagligen se så småningom och den får då beteckningen J 21R, har chefen för flygvapnet berättat. Mera har man inte ansett sig kunna avslöja just nu. Man torde dock kunna utgå ifrån, att J 21R åtminstone till en början kommer att utrustas med ett engelskt aggregat — kanske Goblin eftersom J 21R kommer att få mycket stora likheter med de Havilland Vampire. Som tur är har J 21 redan hastighetsprofil på vingen, varför en ny vingkonstruktion inte är nödvändig trots hastigheter på över 800 km/t. Luftintagen torde dock få lov att placeras i kroppen och inte i vingroten som på Vampire — en tjockare vingrotprofil än den nuvarande på J 21 är annars nödvändig. Den låga stabilisatorn på J 21 måste på J 21R höjas och läggas på fentopparna för att hindra att den förstörs av de heta utblåsningsslagerna.

AUKTIONEN i Tammerfors, där finska flygvapnets överflödiga flygplan skulle klubbas bort, har t. v. blivit inställd på order av den allierade kontrollkommissionen i Finland. FLYG:s Helsingfors-korrespondent, som fått massor av förfrågningar från Sverige, kan alltså f. n. inte göra någonting åt eventuella uppdrag

KONINKLIJKE Luchtvaart Maatschappij (KLM) har inlett trafik på Sverige, t. v. med Malmö som ändpunkt. Man ämnar dock så snart som möjligt utsträcka linjen Amsterdam—Köpenhamn—Malmö till Stockholm norrut samt till Lissabon söderut. Dessutom ämnar man öppna en linje Stockholm—Amsterdam—Genève. Det torde dock dröja några månader, innan dessa planer kan förverkligas. En av KLM:s »Skymasters» har varit på Bromma med en jättelik blomsterlast som en hälsning från Holland till Sverige »med tacksamhet för alla goda gåvor». Ännu så länge tillhör dessa DC-4:or holländska regeringen men de flygs i KLM:s regi. På linjen Stockholm—Lissabon ämnar KLM sätta in en DC-4 under det att det blir DC-3 på routen Stockholm—Genève.

FLYGJOURNALISTERNA i Sverige har sammanslutit sig till en klubb med ytterst stränga inträdesfordringar. Medlemsantalet är dock f. n. uppe i 49, varav några är icke journalister men väl flygrykesmän, som i sin dagliga gärning har med presen att göra. Sammanslutningen är egentligen fem år gammal men har först under 1945 vuxit ut till en stor organisation. Vid årsmötet i slutet av november avgick den ursprunglige ordföranden och stiftaren, major Eric Carleson i SILA, på grund av bristande tid och efterträddes av FLYG:s redaktör G. Knutsson. Övriga styrelseledamöter: red. G. Frösell, Aftonbladet (sekr.), red. C. E. Holmqvist, Dagens Nyheter (skattemästare och klubbmästare), kapten N.-M. von Arbin, flyg-

Forts. på sid. 40.



SPORT FLYGNYTT



Det franska ensitsiga övningsplanet Morane-Saulnier MS 560 med 75 hk motor och trehjulstätt — synbarligen en god exponent för fransk flygindustri.

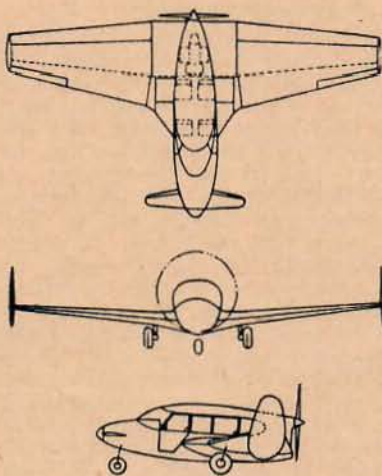
Morane MS 560 och 570

Den franska flygplanfabriken S. A. de Constructions Aéronautiques Morane-Saulnier har fått fram ett trevligt sportplan, vilket i den ensitsiga versionen heter Morane MS 560 och i den tvåsitsiga Morane MS 570.

Ensisaren MS 560, som är ett övningsplan i helmetall, har infällbart trehjulstätt. Kroppen består av två halvor i skalkonstruktion. Vingklaffarna är mekaniskt manövrerade och av klyvklafftyp samt har upptill 50° utslag. Tilverkningen är förenklad genom att man så mycket som möjligt använt färdigpressade delar som sedan punktsvetsats samman. Motor: Train 6 D-01, luftkyld sexcylindrig radmotor på 75 hk. Propellern är omställbar. Data och prestanda för MS 560: spännvidd 8,55 m, längd 7,23 m, höjd 2,20 m, vingyta 11,8 m², tomvikt 348 kg, flygvikt 535 kg, vingbelastning 45,3 kg/m², effektbelastning 7,14 kg/hk, maxhast 235 km/t på 500 m höjd, marschhast 208 km/t vid 70 % effektuttag, landningshast 73 km/t, stighastighet 4,5 m/sek, flygsträcka 1.000 km, teoretisk topphöjd 7.000 m, bränsleförråd 93 liter, oljeförråd 8 liter.

Morane MS 570 är en tvåsitsig utvecklingsform av MS 560 och liknar denna. Motorn är en Renault 4 Pei »Bengali», fyrcyl. lyftkyld radmotor på 140 hk. Data och prestanda för MS 570: spännvidd 10,43 m, längd 8,51 m, höjd 2,54 m, vingyta 16,2 m², tomvikt 544 kg, nyttig last 196 kg, bränsle och olja 124 kg, flygvikt 864 kg,

vingbelastning 54 kg/m², effektbelastning 6,18 kg/hk, maxhast 265 km/t, marschhast 235 km/t, landningshast 80 km/t, stighast vid havsytan 5,3 m/sek, flygsträcka 1.000 km, teoretisk topphöjd 7.500 m.



Ankan Naugle N-6

Naugle Aircraft Corporation i Latrobe, Pa., USA, har konstruerat en flygande vinge med beteckningen Naugle N-6 (treplanskiss här ovan). Planet är fyrsitsigt och har infällbart trehjulstätt. Fenor och sidroder sitter som ändskivor på vingspetsarna. Motorn är en 125 hk Lycoming, luftkyld flat sexa, och propellern är skju-

Flygande vingen SE 2100

En fransk »helmetallvinge» med beteckningen SE 2100, konstruerad av SNCA du Sud-Est, står nu klar att uppta konkurrensen med mera konventionella sportplan. Planet är tvåsitsigt med ändskivor ute på vingspetsarna (d v s fenor och sidroder) samt fasta slots. Det trehjuliga landstället är icke infällbart. Motorn är en Renault 4 Pei »Bengali» på 140 hk. Bränsleförrädet utgör 144 liter och olje-d:o 19,5 liter. Data och prestanda: spännvidd 9,89 m, längd 5 m, höjd 2,20 m, kabinens maxbredd 1,10 m, max kabinhöjd 1,47 m, flygvikt 800 kg, maxhastighet 230 km/t, marschhastighet vid 70 % effektuttag 198 km/t på 500 m och 205 km/t på 1.000 m höjd, flygsträcka 850 km i lugnt väder på 1.000 m höjd, startsträcka över en 8 m hög mask 320 m.

Max Holste MH 52

Frankrike har en outtröttlig flygplankonstruktör i Max Holste, som nu fått färdig — och provflugan — en ny typ, tvåsitsiga trehjuligen MH 52, utvecklad ur den ensitsiga S-25. MH 52 är av helmetall i semimonocoquekonstruktion och har sitsarna sida-vid-sida med dubbelkommando. Landstället är fast. Vingarna har klaffar och fasta slots. Motorn är den mycket använda Renault 4 Pei »Bengali» på 140 hk. Data och prestanda: spännvidd 9,94 m, längd 7,35 m, höjd 2,05 m, vingyta 14 m², flygvikt 850 kg, maxhastighet 250 km/t, marschhastighet 220 km/t, flygsträcka 1.000 km.

tande. Vingarna är enbalkiga och ovanpå vingmittstyckets balk sitter de två bakre passagerarsitsarna. Data och prestanda: spännvidd 9,75 m, längd 5,49 m, höjd (marken-kabintaket) 1,83 m, maxhast 298 km/t, marschhast 274 km/t, spårvidd 2,57 m.



Flygande vingen är ingalunda avsmund! Lite varstans håller konstruktörerna på att få fram verkligt pålitliga flygplan av denna kategori. De två bilderna t v visar den franska, tvåsitsiga flygande vingen SE 2100 med 140 hk motor. — Här ovan ses den flitige franske konstruktören Max Holstes tvåsitsare MH 52 med 140 hk motor.

VART FLYGER VI från Bromma?

Bensinen är fri och vi kan flyga vart vi vill — nästan. Visserligen har många av de svenska privatflygarna flugit under hela kriget, men det är stor skillnad mellan lv-flygning och privatflygning. Wingström, som kommit i gäng med efterkrigssportflyget tidigare än de flesta, skriver här om vart man kan flyga när man har sin bas på Bromma.

Klart för start med Sthlms flygklubbs läckra KZ-II Coupé. Det är dock inte »Wingström» som flyger den här gången utan klubbens flygchef Arne Bartllsson. **KONTAKT!**



Lv-flygningarna räddade oss och gav oss värdefulla flygtimmar. Men särskilt roliga var de inte. Höjd 1.500, triangelbana, exakt kurs, exakt höjd. Utomordentligt kallt i dragiga Mothar och Klemmar. Ibland långa och tröttande pass. Men det fanns bra lv-flygningar också, exempelvis attackerna, då det ju fanns många tillfällen till god kontakt med mannarna vid lv-batterierna i yttersta skären. Aldrig glömmar man väl deras glada viftningar!

När kriget plötsligt tog slut blev det slut på lv-flygningarna också. Där stod vi utan chans till flygmöjligheter och de som inte utnyttjat möjligheterna till denna gratis-flygning stod där och vred sina händer i förtyvlan. Hur skulle man nu kunna ordna flygtid?

Så småningom kunde man få bensintilldelning för upp till 5 timmars flygning. Det var en stor tillgång. Men dyrt. Sextiofem kronor i timmen.

Vi vände ut och in på våra plånböcker, vi tog ut våra surt förvärvade sparpengar, vi letade i gamle kostymer och faktiskt — det blev pengar till flygning. Och så gav vi oss i väg på den första civila flygturen, som för stockholmarna alltid börjar med buss 62 eller 63.

För egen del hade jag fullt klart för mig vart jag skulle flyga. I ett par veckors tid hade jag roat mig med att studera kartan och lagt in trivsamma entimmesrouter. Den trivsammaste i mitt tycke var Bromma—Väsby — Sigtuna — Skokloster — Uppsala — Bromma.

Inte utan viss rörelse anmäldes till tor-net: SE-ANN, övningsflygning Bromma

—Uppsala—Bromma. »Ann» är Stockholms flygklubbs KZ-II Coupé — många hundra nyfikna som klängde på staket och stationsbyggnadstak hade ett extra gott öga till den röda läckerheten.

Iförd nyinköpt scarf och vackert stickade yllevantar — samt givetvis de vanliga klädespersedlarna — anträdde den stolta färdan från hangardörren till kärnan. Man hade hört och kände folkets mummel: »Titta, där går han som ska flyga den där skapliga kärnan. Tänk om man finge sticka med!»

icke utan en viss självbelåtenhet slog jag mig ner i »ANN» och bredvid mig parkerade sig min flygsugne vän Åke, som inte suttit i ett flygplan sedan våren 1939. Motorn var varmkörd, det var bara magnetkontrollen som var kvar. På med fullgas — ja, det var på det sättet man fick allas blickar fast! De många hundra åskådarna sträckte på halsarna och lyssnade med beundran och välbehag till det mäktiga brummandet. Men säg den glädje som varar beständigt! Naturligtvis körde en DC-3:a upp sina motorer i samma veva och då låg man givetvis i lä...

Men nu var triumfens stund kommen igen. Signallampen blinkade KLART från kontrollornet, bromsen lossades och så rullade ekipaget ut i ansad fart.

Åskådarnas ögon var åter på rätt ställe och de följde oss intensivt.

Det blåste atlantvind så det blev att använda bana 13. Väl ute på banan krympte den svällande stoltheten — bana 13 är som en öken för en liten KZ.

Men nu lämnar vi Bromma med en hastighet av 160 km/t. Motorn spinner trivsamt, vädret är prima, chokladkakorna smakar

lika gott som vanligt — tja, vad kan man mer begära av livet?

Strax till höger skymtar Turebergs vita kyrka uppe på en höjd — den kunde passa in var som helst i Dalarna — och där rinner järnvägsspåren i väg mot Uppsala. Vi kikar åt alla håll, njuter av den fria utsikten och njuter igen.

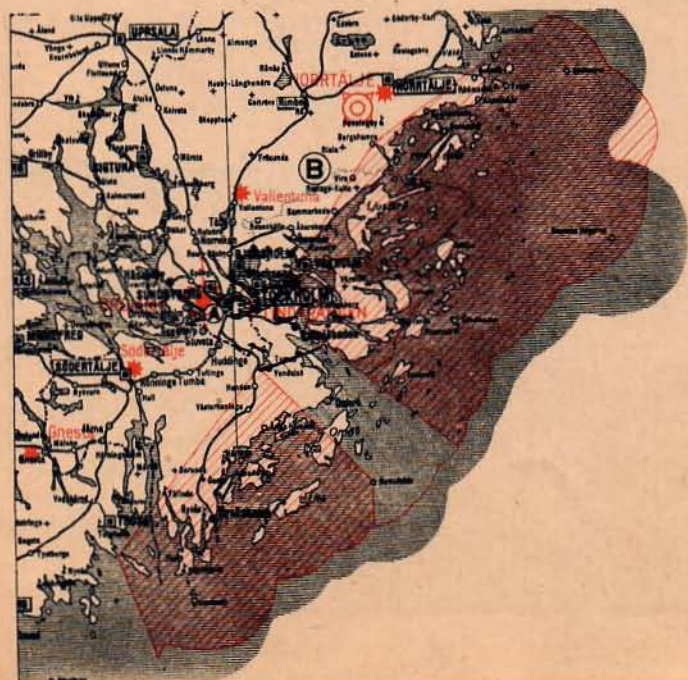
Plötsligt känner jag en obetvingslig lust att vika av från den ursprungliga färdvägen. Jag gör en 90° sväng åt vänster, stiger, planerar, svänger, går ner till 150 m och stiger till 400 igen. Detta är frihet i luften: att få söndagsflyga lite hur som helst. Inga större bekymmer för kursen, jag vet var jag är och hittar gott utan karta inom Stockholms 5-milsgräns.

Nu kanske någon säger: Åsch, vad kan det vara för nöje att vicka hit och dit och ner och upp? Nej, i längden lär det inte vara roligt, men under denna första fria flygning var det otroligt njutbart. Den första fria flygturen kommer jag aldrig att glömma.

De ystra sprängen till trots glömdes inte färdmålen bort. Ungefär i närheten av Väsby station — bemärk den glada, inexakta målångivningen — lades kursen någorlunda bestämt om mot Sigtuna. Vi passerade över den numera litterärt bekanta gården Bisslinge, upp mot Runsa herrgård och över den gamla fornborgen, vidare mot Rosersbergs stilrena slott och franska park, och så strax till vänster på en udde i Mälaren förstörades Sigtuna snabbt.

Det var kyrkdags och för att inte störa högmässan fick ANN klättra upp till 800 m höjd. Tydligt kunde de många ruinerna skådas, vittnande om stadens förgångna storhetstid. Tre varv runt staden och sedan nosen mot det rika Skokloster, som säkerligen imponerar mer från luften än från marken.

Från luften ser man det vackra — de fula, smutsiga sidorna utplånas. Hur vore det om någon konstnär skulle börja göra »lufttavlor»? Det finns så många nyanser



Här får man inte flyga, säger flygchefen Bartllsson på bilden t h och t v ses en karta över bl a Stockholms skärgård med de flygförbudna områdena röstreckade. Obs den i vanliga fall tillåtna »rännan» ut mot havet.





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



FÖRSÄKRINGS A.-B.
FYLGIA
STOCKHOLM 7.

MEK. VERKSTAD

Specialitet:

**LÄTTMETALL-
ARBETEN**

**A.-B.
Plåtindustri**

LIMHAMN TEL. 71 650

uppfirån och perspektivet är långt roligare. Vad sägs om Hagalund från luften, målåd av Olle Olsson, Hagalund? Den konstnär som vill ge sig i kast med uppgiften erbjuder en halvtimmes tripp med underteknad vid spaken. Det räcker till en snabbskiss.

Uppsala nästa! Vasaborgens runda torn och mäktiga kropp dominerar jämte det jättehöga kyrktornet. Precis en mil från staden läggs kursen exakt efter landsvägen. Det är inte svårt — den är spikrak en hel mil. Under färden mot staden ligger kärnan hela tiden i stigning. Söndagsfriden i den akademiska staden får inte heller störas. Och från tusen meters höjd när inte surrandet ner till moder jord.

Vi hinna inte stanna så länge här — kassan räcker bara till en timmes flygning — och så bär det av hemåt. Och då tar vi den enklaste vägen — järnvägen. Den är idealisk för alla sorglösa sportflygare. Det enda man behöver tänka på är att följa järnvägen åt rätt håll.

Storstaden nalkas, bebyggelsen tätnar och så är man snabbt i trafikvarvet. Vi kommer i gott sällskap — en Lockheed Lodestar, en DC-3 och en Klemm 35 med elevvimpel. Vimpeln betyder att man skall se upp — det är en elev vid Stockholms flygklubbs flygskola som är uppe i ensamt majestät.

Trafikvarvet hinna bli 3 st innan jag går in för landning. Farten tas ner, ut med klaffarna! Nosen vill upp men tvingas ner. Utsikten över banan är utmärkt, landningen blir hygglig och kamrat Åke utbrister det traditionella: »Åååhhh! Det var en snygg landning!»

Publiken vid Brommastängslen har ökat. Vi möts av glada viftningar och med mycket god vilja kan vi urskilja enstaka hurra-rop. Jag förstår precis hur Lindbergh kände det när han landade på Le Bourget efter sin Atlantflygning.

Nå, så var den första civilflygningen avslutad. Den smakade mer.

Vart man inte får flyga

Söndagen därpå skulle det bli en skärgårdstripp, närmare bestämt Dalarö. Jag skulle följa rännan ut till havet — enligt mina papper från Luftfartsmyndigheten gällde det dessutom att hålla sig under 400 m höjd.

Jag räknade ut att jag säkerligen var den förste civile piloten sedan 1939 som företog denna färd och tänkte därför extra noga orientera flygledaren om mina flygplaner. Och det var sannerligen tur!

Rännan var spärrad! Det fanns en skrivelse i saken men denna skrivelse hade inte gått till certifikat innehavarna. Det skulle ha kostat mycket mer än 65 kronor att flyga till Dalarö. Hur länge den bestämmelsen skall finnas är inte gott att veta. Ju förr den försvinner, desto bättre. Annars finns det ingen som helst möjlighet att hälsa på i Stockholms vackra skärgård.

Routen lades om i all hast och blev följande: Bromma—Sigtuna—Grillby—Enköping—Strängnäs—Mariefred—Södertälje—Bromma. Det var ingen dum tur det heller men skärgården och havet hade nog varit lite mer givande. En timme och fem minuter tog turen och den rekommenderas rätt livligt.

En tur som gav mer var Bromma—Södertälje—Trosa—Vängsö—Bromma. Där bjöds på omväxlande natur, titt på Sveriges lillputtstad nr 1, hänförande havsutsikt och mjuka sömrandsnejder. Det är en fin tur och den klarar man också på en timme.

Så småningom blir det aktuellt med week-enturer. Då bör man bl. a. ställa kosan mot Visby, där man mottas med öppna armar av flygplatschefen Gösta Andrée. Hangaravgiften är tyvärr i samma toppklass som Bromma, men det är ju inte Andrées fel.

Själv flyger dir. Andrée då och då till Bromma, och häromdagen blev det en liten pratstund innan han återvände till gutarnas ö med sin välkända Hornet Moth.

— Gotland är weekendplatsen nr ett, betonar han och ler sitt stora leende under den trivsamma mustaschen. Jag har bara ett råd att ge: flyg landvägen över Väster-vik! Det är onödigt att hänga över havet med en liten sportkärva. Men ni är välkomna, vilken väg ni än tar!

Vi tackar för tipset och skall försöka följa det. Men det är nog mest en penningfråga och så en annan sak som är allvarligare. Var skall Stockholmsflyget bo? På Bromma kan vi inte stanna länge till, på Skarpnäck är allt motorflyg förbjudet (Skogskyrkogården ligger alldeles intill) och Skå-Edeby ligger alldeles för långt ut. Det finns bara en lösning: sportflygfält åt stockholmsflygarna! Här behövs snabba åtgärder. Vi skall väl inte behöva flytta från stan för att få nära till ett flygfält...

Wingström.

AB FLYGLEVERANSER

Försäljningslista

Miles Falcon, 130 hkr GPM.

Gångtid c:a 1 793 tim.

I mycket gott skick.

Luftvärdighetsbevis 12 mån.

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

Motorer.

3 st. Pratt & Whitney 420 hkr.

Total gångtid 2 000—3 000 tim. var-
av 2 st 0 tim. efter grundöversyn,
samt 2 st. Hamilton propellrar
till dito.

Dessutom försäljes ett antal 90 hkr
flygmotorer, nya, till utomordent-
ligt låga priser.

Grunau Baby II B (ny).

Saknar instrument.

Reservdelar till Grunau Baby, 9
serier metallbeslag.

Fallskärmar typ PAK (nya).

2 st. sittfallskärmar.

NYHET!

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

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

Förfrågningar ställas till

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

KRIGS FLYGNytt

EN DUBBEL »MUSTANG» är denna »slamsiska tvilling» (t h), officiellt kallad North American P-82. Planet är konstruerat med tanke på att underlätta förarens arbete under långdistansflygning. P-82 är också i första hand avsett som eskortjaktplan men kan med fördel även användas som vanligt jaktplan, som bombplan samt för nattjakt och fotospaning. Förutom två piloter har P-82 en autopilot i vänstra kabinen. De båda P-51:ornas sammanlagda maxfart anges till inte mindre än 775 km/t. I den amerikanska bildtexten sägs vidare att P-82 skulle vara världens första militära plan av detta slag — tydligen utan kännedom om tyskarnas He 111Z, Do 635 och de två sammanbyggda FW 58 »Welches» samt en engelsk »duplicering» av G. A. L. »Hotspur».

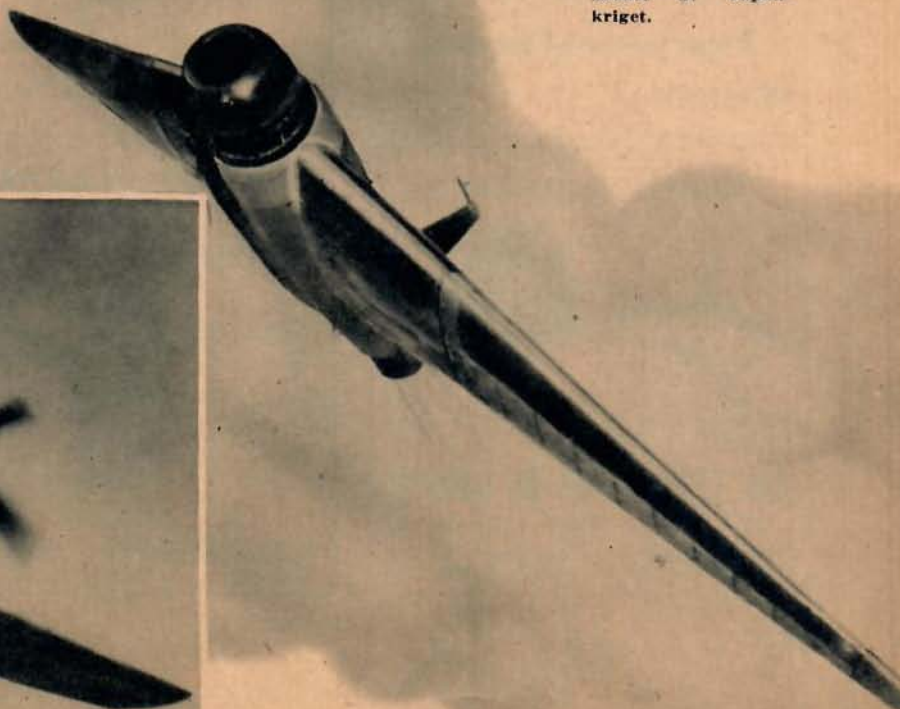


BELL XP-83, det nya reaktionsdrivna jaktplanet på bilden här t v, har utvecklats ur den tidigare P-59 »Aircocomet». Planet har förstörats avsevärt, främst med tanke på att förlänga flygsträckan. Den stora huvudtanken i kroppen medger en ungefärlig flygsträcka på 3.200 km, vilket måste anses mycket gott för ett reaktionsdrivet jaktplan. Maxfarten lär enligt uppgift ligga i närheten av 800 km/t. Reaktionsaggregaten är av typ General Electric I-40, övriga kända data: spännvidd 16,15 m, längd 13,66 m, tomvikt 7.570 kg och flygvikt 12.390 kg. Beväpning: 6 st 12,7 mm ksp. Bomblast: 2 st 918 kg.

BOEING XF8B-1 heter nedanstående sensationella jaktplankonstruktion från Boeing Aircraft Co i Seattle. Typen är avsedd för hangarfartygsbasering och kan användas både som jaktbomb- och torpedflygplan. Med sin Pratt & Whitney Wasp Major-motor, som ger 3.000 hk vid normalt effektuttag och 3.600 hk vid vatteninsprutning, gör XF8B-1 som jaktplan en maxfart på 685 respektive 725 km/t på 7.000 m höjd. Stighastigheten är vid insprutning ca 1.500 m/min eller 25 m/sek. Planet är utrustat med två motroterande, trebladiga propellrar med en diameter på 4,1 m. Beväpningen består av 6 st fasta 20 mm akan i vingarna eller 6 st 12,7 mm tunga ksp. XF8B-1 kan vidare medföra en bomblast på 1.400 kg invändigt. Dessutom kan planet utvändigt medföra antingen två 555 liters extra bränsletankar eller två pansarbrytande bom-

ber å 730 kg. Vidare kan planet användas som torpedflygplan med två 918 kg torpeder under mittvingen. Några uppgifter om Boeing XF8B-1:s yttre mått är inte tillgängliga, men det har omtalats att planet är större och väger något mer än Grumman »Avenger». Således Blackburn »Firebrands» överman?

AMERIKANSK V-BOMB är nedanstående Northrop-konstruerade reaktionsdrivna robotflygplan av typ »flygande vinge» med sprängladdning på 1.700 kg i vingen. Reaktionsaggregatet är av den tyska typ som tillverkats av Ford och som ger det obemannade planet 160 km flygsträcka och en hastighet på 600—650 km/t. Detta nya vapen kom emellertid för sent för att hinna sättas in i slutskedet av Japan-kriget.



SVENSKA

De hittills nådda resultaten likvärdiga med 1942 års flygutrednings önskemål trots mindre statsanslag. Segelflyget ingen rikemanssport. Dubbla chanser för segelflygare att klara FV:s aspirantskola.

Chefinstruktören för segelflyget löjtnant J. G. Karlsson hos KSAK har gjort en utredning om det svenska segelflygets utveckling och jämfört resultaten med de beräkningar och uttalanden som 1942 års flygutredning kom med.

Utredningen ansåg på sin tid att segelflyget främst borde inriktas på att öka möjligheterna för flygvapnet att bland segelflygarna få det lämpligaste urvalet för sin rekrytering av flygande personal, framhåller löjtnant Karlsson. Denna förbättrade rekryteringsbas borde man kunna er hålla genom att ett lämpligt antal segelflygare (200 st) som genomgått C-utbildning bereddes tillfälle att få högre segelflygutbildning (s k D-utbildning) vid en rikssegelflygskola. De elever som efter denna utbildning ansågs lämpliga skulle sedan antas för utbildning vid flygvapnet. Det framhölls särskilt att den utbildning som dittills kunnat bedrivas inom flygklubbarna inte var en tillräcklig grundval för uttagning av elever till militär flygutbildning.

Den lägre utbildningen inom klubbarna måste emellertid ges en betydligt större omfattning, ansåg utredningen vidare. Verksamheten under 1942 hade resulterat i att 456 A-diplom, 232 B-diplom och 80 C-diplom (sammanlagt 768 diplom) hade erövrats. För att det önskade antalet D-elever skulle kunna erhållas ansåg utredningen att minst 400 elever årligen måste utbildas fram till C-diplom i klubbarna. I genomsnitt måste man då med stöd av vuna erfarenheter räkna med att årligen 1.200 elever utbildades till A och 800 till B för att antalet 400 C-utbildade segelflygare skulle kunna anses säkerställt. Utredningen hade därför i sitt förslag räknat dels med vissa statliga kostnader för centralorganisationen och rikssegelflygskolan, dels med statsbidrag även för den lokala segelflygverksamheten.

Resultaten över förväntan

Av skilda orsaker blev det emellertid så att den föreslagna rikssegelflygskolan av kostnadsskäl ansågs böra ställas på framtiden. Inte heller ledde en framställning om anslag till en försökskurs 1945 till något resultat. (Även för 1946 har anslag begärts till en sådan försökskurs.)

I och med att D-utbildningen uteslöts rycktes det mål undan som ungdomarna i de lokala flygklubbarna siktade mot, nämligen en högre och intressantare flygutbildning. Detta bör man ta hänsyn till — liksom till en rad andra faktorer — när man bedömer de resultat som den lokala segelflygverksamheten inom flygklubbarna



OLOF TRAUNG

THOMAS PARKER *Esq.*

Succé-bok

flygaren, sjömannen, journalisten

Författaren har lyckats på ett enastående sätt.

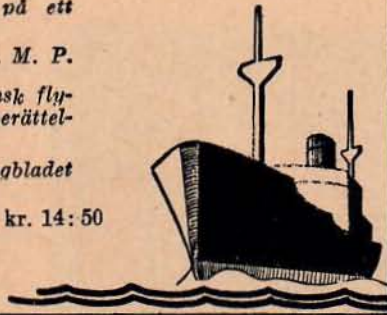
V. Hammarstrand i G. M. P.

Här är det en engelsk-svensk flygare som den fängslande berättelsen rör sig om.

C. R-tz i Södsvenska Dagbladet

337 sid. Häft. kr. 11:— Inb. kr. 14:50

NAUTIC



Moderna arbetsstolar

RÖR KONTOR OCH FABRIKER

levereras till
förmånliga priser av

Anders Krahnert Industrifirma

SKILLINGARYD

Tel. 213

BYGGNADSFIRMAN

Segeberg & Björkström

Nyköping Tel. 186

Utför personalbostäder

vid F 11

Infördras offert

Modellplansvinsch



PRIS 20:— säljes av alla välsorterade modellfirmor. Tillverkare:

AB ERIKSSON & STARK

Tel. 25 61 33 - 25 94 66 - Ulvsunda

Vinschaggregat för segelflygplan av typ flygvapnet finnes för omgående leverans!

UPPSAMLINGSKÄRLET "FIX"

för TRASSEL, PUTSTRASOR, ASKA
SLAGG och SOT etc.

Självstängande
lock

Godkänt av
Svenska Brand-
tarifföreningen



Tillverkare

HOLGER BERGSTEDT - PLÅTSLAGERI

Tel. 5 78

ARBOGA

Tel. 5 78

SEGELFLYGET HÅLLER MÅTTET

och vid Segelflygskolan Älleberg nått. Det bör bl. a. framhållas att anskaffningen av materiel för statsmedel påbörjades *först efter den 1 januari 1944*. Anskaffningen är uppdelad på de tre budgetåren 1943-46. År 1944 kunde således endast en ringa del av den materiel som man avsåg att utdela till klubbarna komma till användning. Inte heller under 1945 var all materiel levererad eller tagen i tjänst.

Vidare bör hänsyn tagas till att många av klubbarnas övningsplatser varit avstängda för segelflygverksamhet under längre eller kortare tid till följd av det rådande militära beredskapsläget. Inkallelserna bland instruktörspersonalen har också i hög grad försvärat verksamheten.

Och slutligen har många klubbar ställt inför nästan oöverkomliga ekonomiska problem främst av den anledningen att de ekonomiska bidragen från kommuner och enskilda, som utredningen ansåg sig böra räkna med, i de flesta fall visat sig omöjliga att erhålla.

Och trots allt detta ser resultatet bekräftande av KSAK utfärdade diplom för de två senaste åren ut på detta sätt.

	1944	1945	Summa	(Diplom utf före 1944)
A-diplom	616	1079	1695	(1625)
B-diplom	315	691	1009	(772)
C-diplom	184	370	554	(342)
Summa	1115	2143	3258	(2739)
			5997	

Av tabellen framgår att antalet diplom under det senaste utbildningsåret uppgår till i det närmaste det antal som 1942 års flygutredning uppställde som mål. Under förutsättning att utvecklingen får fortsätta ostörd kan utredningens önskemål komma att överträffas redan under det verksamhetsår som nu börjat, d. v. s. då samtliga klubbar erhållit hela den materielutrustning som skall utgå med statsbidrag, framhåller chefinstruktören i sin översikt.

Ungdomen kommer

En undersökning av den procentuella åldersfördelningen bland segelflygare på olika utbildningsstadier ger följande resultat för tiden 1/1 1944-30/9 1945.

Ålder	A-utb	B-utb	C-utb	Totalt
15-20 år	60 %	54 %	53 %	57 %
21-30 år	31 %	35 %	35 %	33 %
31-50 år	9 %	10 %	11 %	10 %
Över 50 år	0 %	1 %	1 %	0 %

Motsvarande uppgifter för tiden 1937-1943.

Ålder	A-utb	B-utb	C-utb	Totalt
15-20 år	54 %	46 %	43 %	50 %
21-30 år	35 %	41 %	43 %	38 %
31-50 år	10 %	13 %	14 %	12 %
Över 50 år	1 %	0 %	0 %	0 %

Av tabellerna framgår att det klientel som deltar i segelflygutbildningen i största utsträckning består av ungdom. En ytterligare förskjutning i samma riktning kan förutses. Segelflyget måste därför anses väl fylla en av sina huvuduppgifter nämligen att skapa flygintresse hos ungdomen och ge denna tillfälle att delta i aktiv flygverksamhet.

Är segelflyg rikemanssport?

Det har ofta anmärkts på att det är för dyrt att segelflyga. Är det nu så att segelflyget är förbehållet rikemans barn? Nedanstående sammanställning avser att åskådliggöra hur rekryteringen till segelflygets olika utbildningsstadier procentuellt fördelar sig på skilda yrkeskategorier. Kvinnliga elever har upptagits i en särskild grupp och inte inräknats i de olika yrkesgrupperna.

Yrkeskategori	A-utb %	B-utb %	C-utb %	Totalt %
Studierande	33	28	23	29
Verkstadsarb				
Svarvare				
Fällare	23	26	27	25
Svetsare				
Flygmekaniker				
Lärlingar m fl				
Lantarbetare				
Trädgårdsarb	2	3	2	2
Jordbruksarb m fl				
Div-arbetare				
Snickare				
Elektriker	9	9	13	10
Lagerarbetare				
Chaufförer m fl				
Teknisk personal				
Ingenjörer				
Ritare	11	14	18	14
Tekn bitr m fl				
Lägre tjänstemän				
Kontorister	11	10	9	10
Handelsbitr m fl				
Högre tjänstemän				
Lärare				
Läkare	5	5	5	5
Militärer m fl				
Personal i chefställning				
Direktörer	2	2	1	2
Disponenter m fl				
Kvinnor	4	3	2	3

Det kan således anses bevisat att segelflygarna inte huvudsakligen rekryteras från de förmögnare folkgrupperna utan tvärtom.

Segelflygare bra aspirant

Flygutredningen antog att den föreslagna D-utbildningen skulle bli till avsevärd

nytta för flygvapnet, men däremot ansågs inte den lägre utbildningen vara en tillräcklig grundval för uttagning av elever till militär flygutbildning. Chefinstruktören har gjort en undersökning om hur den lägre segelflygutbildningen (A-B-C-utbildning och utbildning till segelflygcertifikat) inverkat på den militära motorflygutbildningen. Tabellen visar en sammanställning av resultatet från tre av flygvapnets kurser.

	Antagna elever	Avskilda elever	Gallring %
Ingen segelflygutbildning	484	260	54
Högst A-dipl	19	8	42
Högst B-dipl	12	1	9
Högst C-dipl	9	2	22
Högst S-cert	4	0	0
Summa	528	271	51 %

I genomsnitt är alltså gallringsprocenten bland elever med föregående segelflygutbildning *mindre än hälften* av den bland elever utan segelflygutbildning. Skillnaden är naturligt nog mest märkbar i fråga om elever med segelflygutbildning på högre stadier (S-certifikat), men även elever med endast B- eller C-diplom klarar sig avsevärt bättre än dem som inte har någon segelflygutbildning alls.

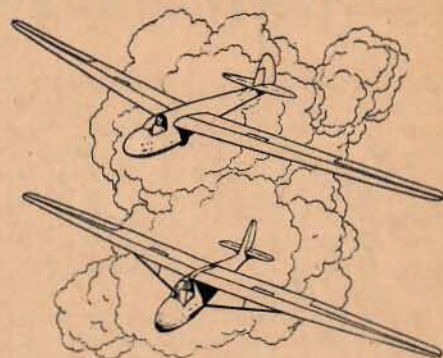
Detta beror dock inte på att segelflygarna flyger bättre, d. v. s. sköter spakarna bättre. (Många gånger har på grund av bristande kontroll i dubbelkommando avsevärda fel insmugit sig.) Orsaken är i stället att segelflygarna trivs bättre i luften, de känner sig inte ängliga och uppfattar luften som ett naturligt element att vistas i. De som börjat segelflyga men inte känner sig hemmastadda i luften söker sig med säkerhet inte till flygutbildning vid flygvapnet. Därmed har en naturlig gallring skett *före* utbildningen vid flygvapnet, vilket måste innebära en avsevärd besparing för staten.

Dessa erfarenheter har ju också gjort att luftfartsstyrelsen medgivit rätt för flyglärare att efter särskild prövning tillgodoräkna motorflygelev viss tid som vederbörande förvärvat som segelflygare.





En glad flicka i en Schweizer SGU 1-19 »utlillyt glider» på ett fält någonstans i USA, troligen i Elmira. — T h två planerade segelflygplan från samma fabrik. Överst det högvärdiga planet, som skall kunna flyga termik på en gäspning, och därunder SGU 1-19 i sin framtida »högre» version med riktiga segelplanvingar.



NYTT FRÅN SCHWEIZER

Den amerikanska segelplanfabriken Schweizer Aircraft Corporation i Elmira, N. Y., har återupptagit sin civila tillverkning och i samband därmed genom ett prospekt annonserat ett nytt övningssegelplan, SGU 1-19.

SGU 1-19 uppges vara en bra kombination mellan robust skolglidare och effektivt segelplan. Kroppen är av krommolybdenstälror och dukklädd. Bakom skidan sitter ett landningshjul. Vingarna är tvåbalkiga och stöttade med träspryglar och dukklädsel. Fena och sidroder är av dural, stabbe och höjdroder av stälror — allt med dukklädsel. Data och prestanda: spännvidd 11,17 m, längd 6,29 m, vingyta 15,79 m², tomvikt 147 kg, flygvikt 252 kg, vingbelastning 15,64 kg/m², max tillåten hastighet vid flyghögsering 130 km/t, max tillåten hast. vid vinschstart 97 km/t, stallhastighet 45 km/t, bästa glidtal 1:17, minsta sjunkhastighet 0,9 m/sek.

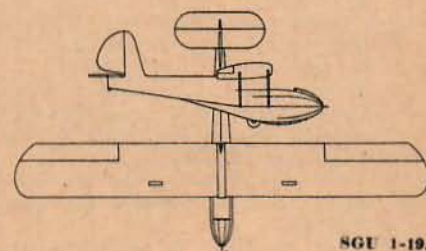
Om man tittar på treplanskissen över SGU 1-19 så märker man att vingarna är trubbiga, d. v. s. närmast av glidplantyp. Schweizer Aircraft har emellertid planer på att göra typen till ett »halvhögvärdigt» segelplan genom att tillverka riktiga segelplanvingar, som man vid behov kan montera på SGU 1-19. Fram till C-diplomet skulle man alltså kunna använda planet med originalvingarna och när eleven sedan vill ha ett bättre segelplan sätter man på de finare vingarna. Med två olika par vingar äger klubben således två segelplan med skilda egenskaper.

Den välkända tvåsitsaren SGS 2-8 har

under beteckningen TG-2 i stort antal tillverkats för det amerikanska militärflyget. Fabriken har fått många goda tips av instruktörerna och på grundval av dessa erfarenheter har typen genomgått vissa förbättringar, som nu kommer de civila segelflygarna till godo: bättre sikt och d:o roderverkan m. m. SGS 2-8 är av helmetall och har ett landningshjul. De enbalkiga vingarna har aluminiumspryglar samt är framför balken täckt med aluminiumplåt och bakom med duk. Data och prestanda enligt prospektet: spännvidd 15,85 m, längd 7,70 m, höjd 2,08 m, vingyta 19,88 m², tomvikt 211 kg, flygvikt 395 kg, vingbelastning 19,57 kg/m², stallhastighet 55 km/t, bästa glidtal 1:24.

Förutom ovannämnda två typer planerar Schweizer att konstruera ett verkligt högvärdigt segelplan med speciellt låg sjunkhastighet, flygbart även i mycket svag termik. Denna ensitsare, som torde komma att likna det översta planet på »drömskissen» längst upp t. h. på denna sida, skall även bli lättfluget, lovar firman. Den som lever får C — och har man C kan man flyga Schweizers »dreamplane» ... så småningom.

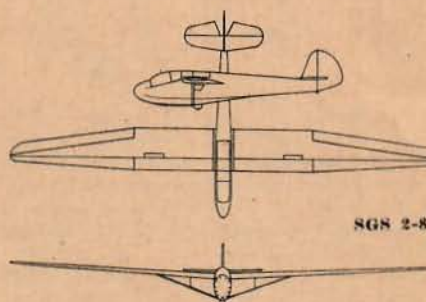
CHILTON »OLYMPIA» heter den gamla hederliga DFS-Olympia i England, där Chilton Aircraft, Hungerford, börjat tillverkning av detta tyska segelplan. Firman har »angliserat» typen och sex således möjligen förbättrade exemplar är beställda av Derbyshire and Lancashire Flying Club.



SGU 1-19.



SGS 2-8.



Segelflygarna fick tidsminskning

I föreskrifter från Luftfartsstyrelsen, nyligen »utfärdade att försöksvis gälla tills vidare», medges godkänd flyglärare rätt att vid utbildning i motorflygning, under hänsynstagande till färdighet som elev förvärvat i samband med undergången segelflygutbildning och efter i varje särskilt fall verkställd prövning, nedsätta eljest fastställd utbildningstid. Förutsättningarna för tillgodoräknande av genomgången segelflygutbildning är följande: 1) Eleven skall vara innehavare av gällande segelflygcertifikat. 2) Eleven skall under de senaste två åren före det han antagits som elev i kurs för utbildning i motorflygning ha fullgjort minst tio timmars flygning med segelflygplan och därvid utfört minst tjugo starter och landningar.

Flyglärare äger rätt att efter prövning i varje särskilt fall tillgodoräkna elev en flygtid lika med hälften av den segelflygtid eleven förvärvat under det senaste året före motorflygutbildningens början, dock högst fem timmar.

Mü 13 ur Sverige?

Det enda i Sverige inregistrerade segelplanet av typ Mü 13D, som dir Sölve Skerving tillsammans med disp K. W. Hansson lyckades anskaffa och få ut ur Tyskland, torde inte komma att stanna i vårt land. Det uppges nämligen att ingen flygklubb säger sig ha råd att köpa flygplanet och KSAK har inte heller några medel tillgängliga för att

kunna införliva det med Allebergsskolans park av högvärdiga segelplan. Då intresse för Mü 13D förefinns i utlandet släpper dir Skerving vid förfrågan att han hyser planer på att avyttra det utomlands.

Tidigare var det en önskan bland många svenska segelflygare att få göra bekantskap med något flygplan av denna typ, som ju gjort sig känd för sina goda termikegenskaper, i synnerhet i svag termik. Det vore därför av stort värde om Mü 13D kunde stationeras på Alleberg för att eleverna skulle få ökade tillfällen till »typflygning». Eftersom det endast finns ett plan av denna typ är just Alleberg rätta platsen. Nog borde det finnas någon utväg! Ett bra tillfälle att göra en insats — herrar donatorer skulle här kunna ge de svenska segelflygarna en fin nyårs-present!

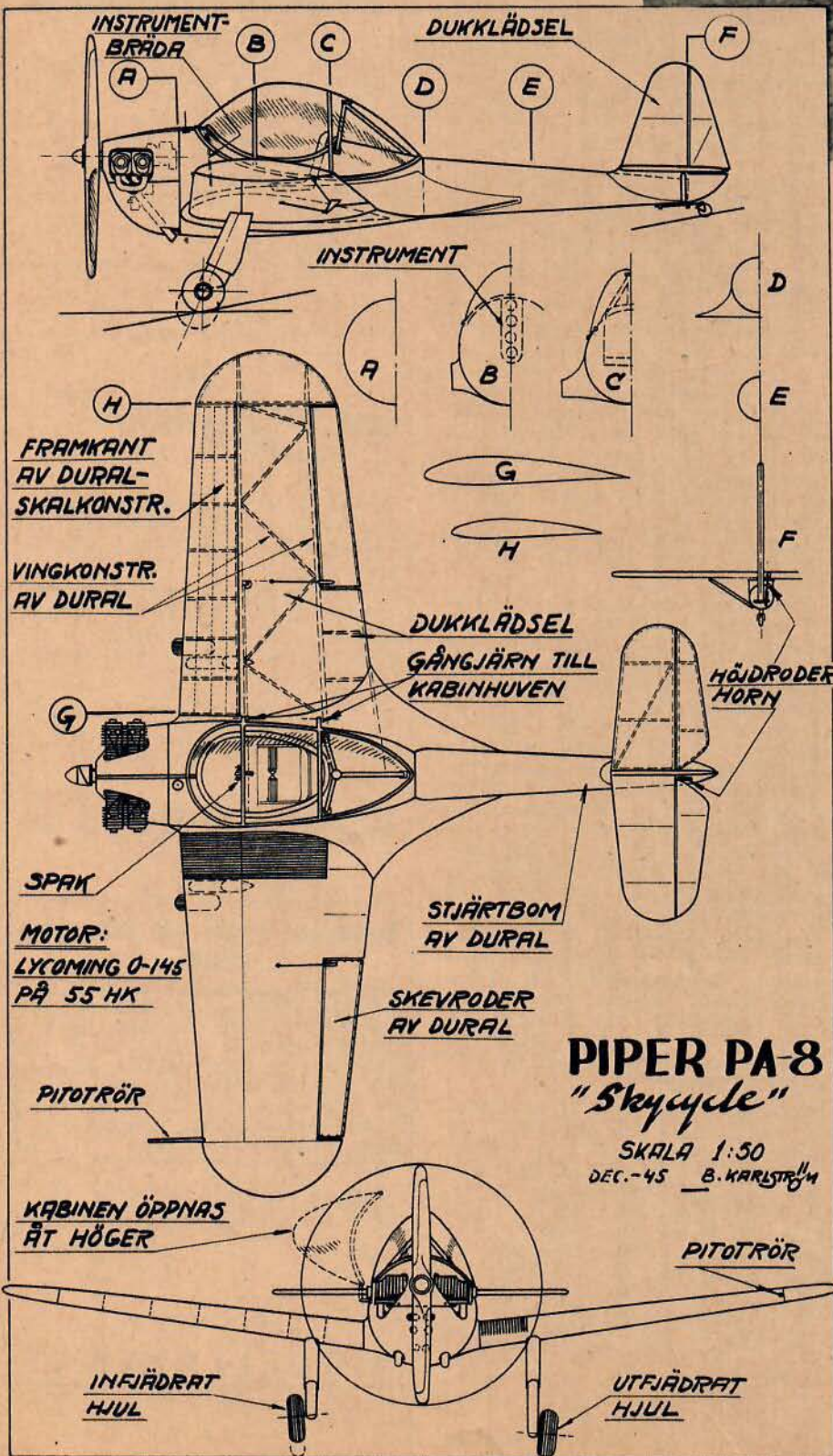
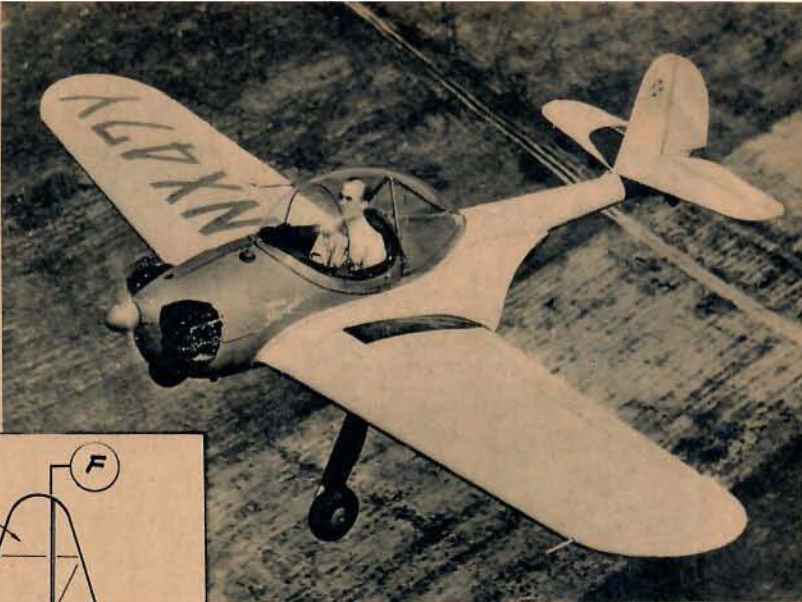
Skall Mü 13D inte få göra fler landningar på svenska flygfält?



PIPER PA-8 "SKYCYCLE"

Spännvidd 6,10 m, längd 4,78 m, höjd 1,55 m, maxhast 193 km/t, marschhast 153 km/t, landhast 89 km/t med flaps, flygsträcka 680 km, startsträcka 120 m, landningsd: o c:a 100 m, motor 4-cyl Lycoming O-145 på 55 hk.

COPYRIGHT: FLYG o. BJÖRN KARLSTRÖM



Karlström kommenterar

I Amerika har flygaldern på allvar gjort sitt intåg. Marknaden för sportflygplan börjar så småningom svälla ut och firmorna ligger i ädel tävlan om publikgunsten. För närvarande tycks det mest »puttriga» planet ha framställts av firman Piper Aircraft Corporation, Lock Haven, Pa., — en-sitsaren »Skycycle».

Firman tog närmast sikte på att åstadkomma ett »var mans flygplan» under det magiska 1 000-dollarstrecket och tycks ha skilt sig från uppgiften med heder. PA-8 är inget »EPA-plan» utan ett högvärdigt sportplan i fickformat. Det är byggt för en säkerhetsfaktor på 7 g utan inskränkningar och är mycket vändbart. Trots sina små dimensioner är det stadigt i luften och roderkänsligheten är »bestämd». Dessutom kan det flygas utan att piloten håller i spaken, »hands off» som amerikanerna säger.

Det mest utmärkande för »Skycycle» är dess »fältmässighet». Planet har ytterst få delar som behöver tillsyn och stora inspektionsluckor litet varstans underlättar inspektionerna. PA-8 är byggd helt i metall, delvis dukklädd. Den stora, i en enhet utförda kabinhuven av plexiglas öppnas åt höger och tillåter obehindrat tillträde till det rymliga sittrummet. Instrumentpanelen är originell: en smal, på högkant ställd bräda med instrumenten i linje under varandra. Där finns bl a kompass, hastighets- och höjdmätare, oljetemperatur- och oljetryckmätare samt snaspump. Hjulbromsar, gasreglage, spak och förarstol — naturligtvis — fullbordar utrustningen. Framför sittrummet är bensintanken belägen och en flottörburen bensinmätare sticker upp genom påfyllningslocket.

Experimenttypen till PA-8 var mycket originellt byggd. Den stora extra bensintanken från en Vought »Corsair» försågs med förstävningar till motorbocken, klipptes upp för förarplatsen, försågs med stjärtbom, vingar, landställ och motor. Enkelt och smärtfritt...

Eja, hade vi den här! Jag vet åtminstone en som skulle skaffa ett exemplar omgående... VÄLKOMMEN HIT, »Skycycle»!

B. K.

**SIGNALFÖRBINDELSER
OCH PROPAGANDA**

»Kriget i etern» heter ett mycket värdefullt häfte i serien Medborgarkunskap om riksförsvaret, utgiven av Riksförbundet för Sveriges Försvar och med kommandör T. Thorén som författare. Även för en ren radio- och signalamatör är denna bok ett fynd, ty den är skriven på ett sådant sätt att man läser den tvärsigenom nästan som en äventyrsbok. En del avsnitt — t. ex. det om hur engelsmännen passade de tyska jaktfrekvenserna och gav de tyska jaktförbanden fullkomligt vilseledande order, när de gått upp för att anfalla de allierade bombflottorna — är synnerligen dramatiska och över huvud taget har författaren på de 87 sidorna lyckats pressa in så många intressanta upplysningar och värdefullt kunskapsstoff att man måste tala om en fullträff. G. K.

FLYKTIKT SETT

Forts. fr. sid. 31.

vapnets pressofficer, red B. Lindorm, ABA, red. K. A. Larsson, Stockholms-Tidningen, red. A. Lundh, Göteborgs-Posten, red. R. Igrell, Skånska Dagbladet, och red. E. Gustafsson, Östergötlands Dagblad. I samband med årsmötet talade flygdirektör Kjellson om atombomben och generalmajor Söderberg om svenskt och utländskt reaktionsflyg.

HANS OSTELIUS har återkommit från en 4 månaders flygtripp till USA och Kanada, laddad med intryck — det blir nog både en och två och tre nya böcker vad det lider — och han har meddelat att han ställer sig till förfogande för föredrag i klubbar eller andra sammanslutningar, som vill höra det allra sista från andra sidan Atlanten. Hans adress är Askrikevägen 11, Kyrkviken, Lidingsö.

EN DOUGLAS B-23 »DRAGON» användes av Allison Div. of General Motors för provning av den vanliga V-1710-typen. Inte mindre än 2700 hk har tagits ut ur denna motor vid användandet av ett nytt bränsle med ett oktantal på c:a 165. V-1710-motorn ger 1 500 hk med 100 oktans bränsle.

OMSLAGSBILDEN

visar denna gång ABA:s SE-BAU »Uven» på svenskt premiärbesök på Portela de Sacavem, Lissabons moderna flygfält, och där framför svenska besättningen med två portugiser. Fr v: chefssteward Patrik Mellin, flygstyrmann Petrus Ericsson, kapten Gösta Carlis, Aero-Portuguesas ende flygsignalist Joaquim Bairrao, flygsignalist Lennart Ahlin, färdmekaniker Bengt Nyman och en portugisisk flygplatsvakt.



ENGELSK FLYGARDAM

Forts. fr. sid. 14.

get. Planet är fyrsitsigt och byggt av trä. Motorn är en Gipsy Queen II på c:a 210 hk som startas från kabinen genom en elektrisk starter. Radio kan inmonteras. Inredningen är elegant och bekväm och Proctorn torde vara idealisk som taxi-flygplan mellan ordentliga flygfält.

Eftersom Proctorn är en variant av Gulen finns det ingen anledning att ge sig in på en grundlig beskrivning av planet. Men en detalj har länge legat och grott i FLYG-medarbetarens huvud och vid demonstrationen i Ostermans bilhallar av den SE-API-inregistrerade Proctorn försökte han sätta mrs Moore på det hala med denna fråga:

— Hur kan det komma sig att ett flygplan som kostar 2900 pund, d. v. s. omkring 50 000 svenska kronor, inte har infällbart landställ? Borde man inte kunna fordra en så pass modern sak på ett så dyrbart flygplan?

— Hm, ja, svarade mrs Moore, saken är helt enkelt den att vi inte ansett det nödvändigt. Om man sätter på hjulkäpor vinner man 5 miles i timmen och om man tar bort det fasta stället och sätter på ett »innerställ» vinner man ytterligare 3 miles per timme — alltså sammanlagt 8 miles (12,8 km/t) blir hela hastighetsvinsten med infällbart ställ. Det är inte merkostnaden (och risken att glömma stället infällt vid landning) värd, tycker vi.

Så nu vet vi alltså varför den moderna Proctorn är omodern åtminstone i ett avseende!

Här är några prestandasiffror för Proctor V med full last: maxhast. på 0 m. höjd 252 km/t, ekonomisk marschhast. på 0 m. 217 km/t, d:o på 915 m. 225 km/t, d:o på 1830 m. 235 km/t, stallhast. på 0 m. 88 km/t, bränsleåtgång vid ek. marschhast. 46,4 liter/t, max. flygsträcka 1230 km, stighast. 3,45 m/sek., topphöjd c:a 4250 m., startsträcka från gräsält vid 2,2 sek. motvind 265 m, från betongbana 230 m. (motsvarande siffror för ett klara en 15 m. hög mask blir 600 resp. 565 m.). Flygvikten är 1588 kg och tomvikten vid »standard-flygning» 1062 kg. Vid långflygning är bränslemängden 273 liter och olje-d:o 27 liter (standard 182 resp. 18 liter).

Aero Service uppger att Proctorn skall användas närmast för taxifygning, gods-transporter, flygfotografering och tjänsteflygning. Planets snabbhet kommer väl till pass i Sverige med dess stora avstånd. Proctorn flyger Stockholm—Malmö på 2¼ tim., Stockholm—Oslo på 2 tim. och Stockholm—London 7½ tim.

Dir. Lennart Osterman har nu kommit hem från USA. Utom förvärvandet av ovannämnda agenturer tycker han inte resan är så mycket att tala om. Emellertid tror han på privatflygets framtid i Sverige. Ostermans och Aero Service beräknar ha 1 000 flygplan utplacerade i Sverige efter 4—5 år! De första exemplaren av Republic Seabee beräknas komma till Sverige i juni och priset torde hålla sig kring 30 000 kr. Tresitsaren Taylorcraft J-1 med 100 hk motor levereras tidigare — kanske redan innan detta nummer av FLYG kommit i handeln. En ny typ, som den nya bolagskonstellationen får att sälja så småningom är 7-sits. lokaltrafikplanet Percival »Merganser», om vilken kan läsas på sid. 15 i detta nummer. Pro Mille.

NYHET!



BHT 1 (Beauty) 1/10

Pris för ritning Kr. 2:50
Pris för byggsats med ritning,
utsågade spant och spryglar » 6:95

Från F:ra **MODELLTJÄNST**
Cedergrensvägen 43 - Stockholm 32
Rekvirera st. ritning å 2:50
» st. byggsats å 6:95

Namn
Bostad
Postadress

**Ett fynd för
modellbyggare!**

är vår nya, stora och utförliga katalog å segelmodeller, replikamodeller i trä och aluminium samt massor av övrigt material och verktyg.

Till Industrifirman **STAG - Bollnäs**
Sänd Eder nya utförliga katalog å modellflygmateriel. 30 öre i frim. bifogas.

Namn
Adress

..... Flyg 1-46
Vår paroll: Endast det bästa är gott nog!

**Experternas utsägo om våra gjutna
modeller**

Ja, det här är ingen exposé över modellindustrien, men efter som jag är i färd med att dela ut rosor, så låt mig räcka en till Modelltjänst i Värnamo med tack för skalenliga gjutna modeller med graverade linjer för roder, fönster etc. De gjutna modellerna har slagit igenom på rekordtid.

Rekvirera vår katalog över gjutna segel-, replika- och spantbyggda modeller. Sänd omg. eder katalog. 35 öre bif. i frim.

Namn
Bost.
Adr.

MODELLTJÄNST

VÄRNAMO

DE NYA MODELLFLYGREGLERNA i praktiken

II

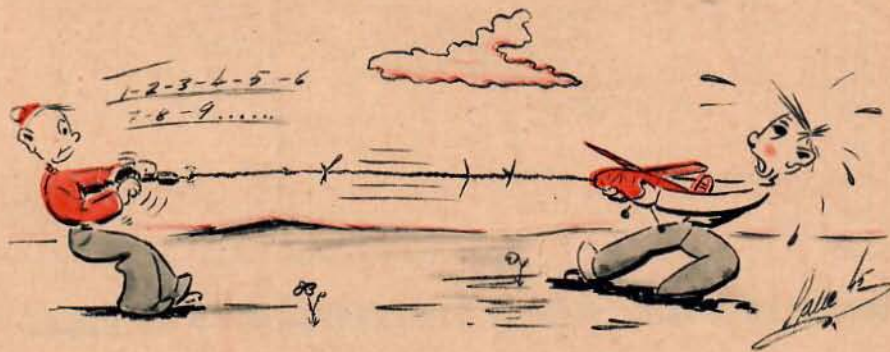
I FLYG nr 25—26/1945 behandlades en del frågor rörande de nya modellflyg-reglernas förverkligande i praktiken. Denna gång behandlar vi samma saker vad gummimotormodellerna beträffar.

Under krigsåren har denna kategori av modellflygplan varit nästan helt ur spel om man undantar några enstaka modellflygare som lyckades lagra större mängder balsa och gummisnodd innan importen av dessa material stoppade. Detta har givetvis medfört stora nackdelar i gummimotormodellernas utveckling och det finns knappast någon anledning att skryta med större framsteg inom denna gren av modellflyget. Nu när reglerna blivit ommöblerade och modellflyget kan sägas ha kommit i ett helt nytt tidevarv är det kanske skäl att ventilera de nya teoretiska forskningarna inom modellflyget. Även om inte gummimotormodellerna utvecklats något vidare har modellflyget överhuvudtaget gått framåt och det gäller att dra nytta av de erfarenheter som vunnits på andra områden av modellflyget.

Den minsta gummimotorklassen (I)

Klassen omfattar modeller med vingyta max 7 dm² och med en vingbelastning av 10—30 g/dm². Om stabilisatorns yta är mer än 33 % av vingens beräknas hela stabben till bärande yta. Om man inte går till ytterligheter motsvarar klassen alltså i stort sätt den gamla G1. En stor fördel med de nya reglerna är att det inte finns några bestämmelser för kroppssektionen. Nu slipper man alltså de tjocka och klumpiga flygkroppar, som endast förorsakade stort luftmotstånd och vi hoppas att denna fördel i de nya bestämmelserna verkligen utnyttjas.

Ur konstruktionssynpunkt är emellertid vingen den absolut svåraste detaljen, ty med en vingyta på 7 dm² har man inte mycket att experimentera med. Med hänsyn till profiltjockleken är man nästan tvungen att konstruera vingen med rätt litet sidoförhållande, ty annars är det omöjligt att få ett tillräckligt högt Re-tal. Ur vissa aerodynamiska synpunkter är en bred och



Så här gick det till i den gamla goda tiden.

kort vinge mycket ofördelaktig, men i detta fall är man tvungen att använda en sådan om man vill att vingen skall hålla ihop. För att minska det på så sätt ökade inducerade motståndet kan man förse vingpetsarna med ändskivor eller små öron.

Vad vingprofilen beträffar gäller samma teorier på gummimotormodeller som på segelmodeller. Segelmodellerna har lärt oss att vingprofilen på ett modellflygplan skall vara mycket tunn och ha en viss välvning. I fråga om gummimotormodeller, som i regel är betydligt mindre än segelmodellerna är det desto viktigare att iakta detta faktum. De vingprofiler som användes för

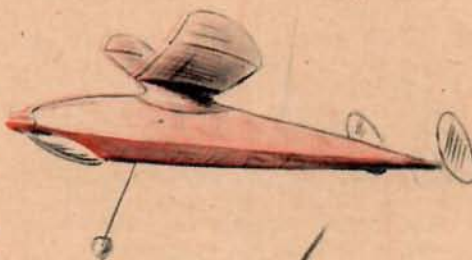
flera år sedan — Clark Y, R. A. F. 32 etc. — tillfredsställer inte på långt när de fordringar man nu ställer på modellprofiler, allra minst då det gäller de minsta klasserna. Man får absolut inte skilja mellan gummimotormodell- och segelmodellprofiler utan konstruera dem enligt samma principer.

Gummimotormodeller, mellanklassen

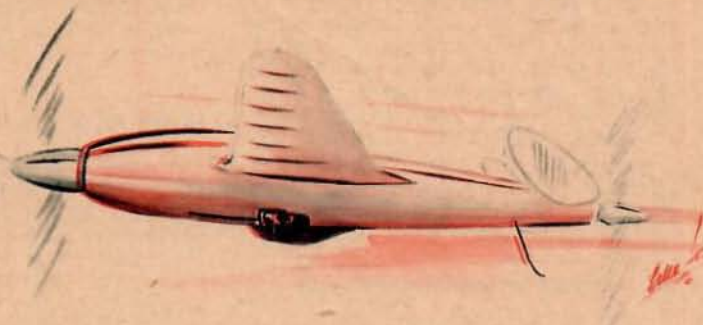
För mellanklassen är bestämmelserna följande:

vingyta 8—11 dm²,
kroppssektionen L²:200,
vingbelastningen 15—30 g/dm².

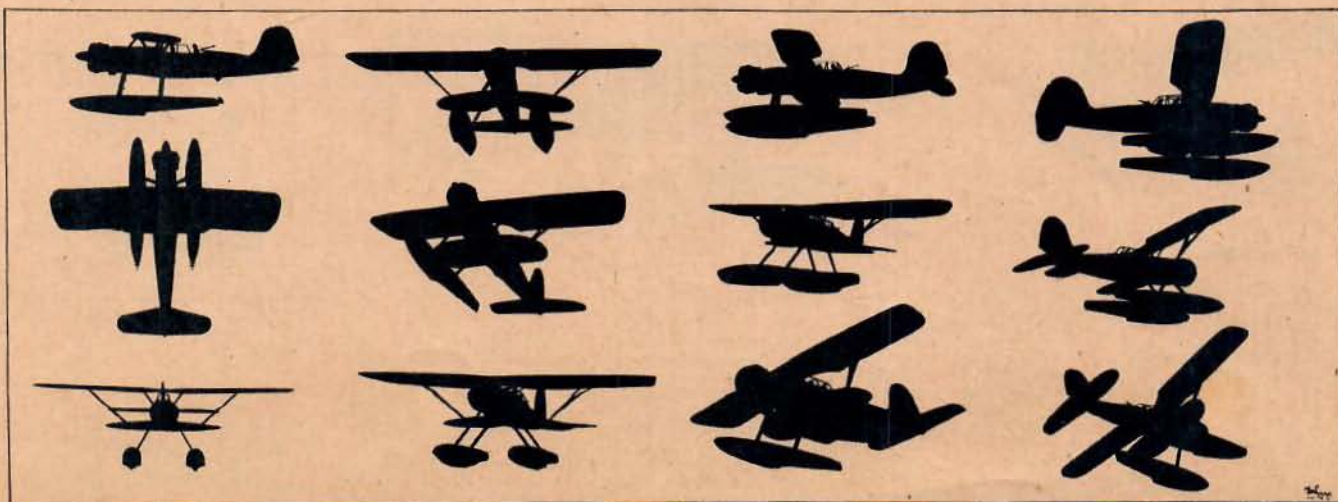
Även i denna klass har man minskat ytan av kroppssektionen, vilket säkert kommer att medföra betydligt mer välutformade flygkroppar. Denna klass är med all sannolikhet den lättaste gummimotorklassen, vilket framför allt beror på att modellen är stor nog för att inte vara alltför känslig för ev. trimnings- och kon-

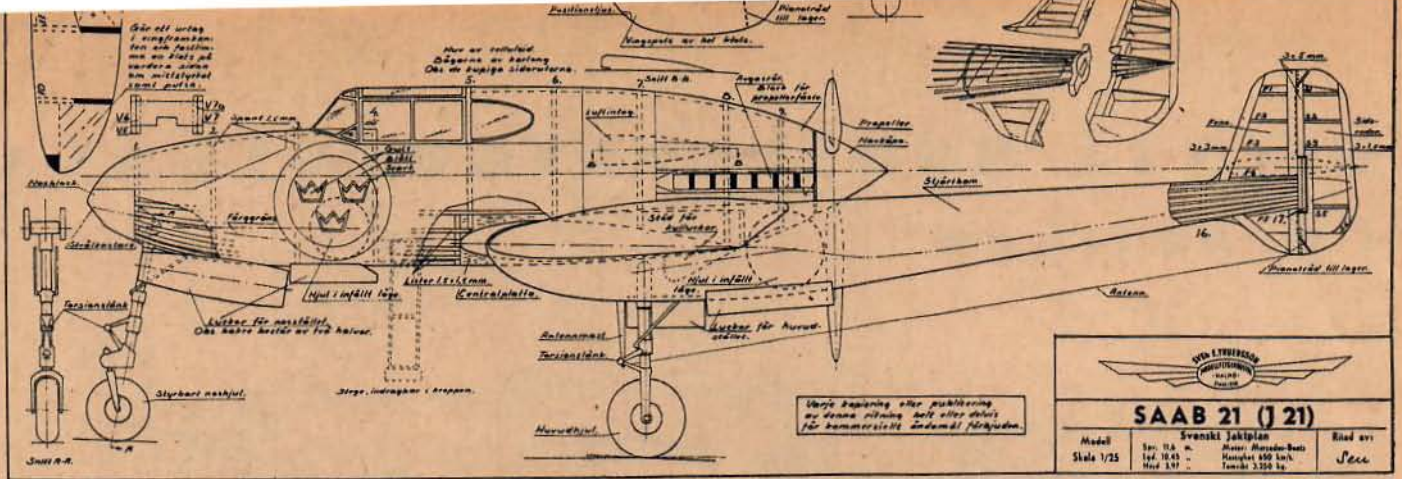


Här ovan en gummimotormodell med balda. En något ovanlig konstruktion, som emellertid visat sig mycket bra på små modeller. — T h en extrem racermodell med infällbart landställ. Det finns flera olika rekordklasser för dessa fartvidunder.



KLIPP HÄR!





Svenskt skalamodelbygge

Modellflyget har på senaste tiden blivit en stjärnsport och med ordet modellflyg förstås numera endast tävlingsmodellflyg. Flera modellflygare och i synnerhet de äldre frågar sig vart det gamla, hemtrevliga modellflyget tagit vägen. Tävlingsraseriet har fått en sådan omfattning att det formligen trampat ner allt annat som förut kallades modellflyg.

Skalamodelbygget är en gren av modellflyget, som rätt kraftigt svartmålat av vissa modellflygkretsar. Denna kritik kan

man faktiskt anse berättigade om man tänker på en del ritningar och byggsatser, in- te minst de importerade, som för några år sedan och på sina håll än idag finns att köpa.

För att uppmuntra modellflygarnas intresse för skalamodeller har firmen *Sven E. Truedsson* i Malmö arbetat fram verkligt exklusiva skalaritningar av några populära flygplan. Häröver presenteras en smakbit av ritningen till en *spannbyggd J 21* i skala 1:25. *Sven Truedsson* är själv

gammal modellflygare och vet sålunda hur modellflygarna vill ha en ritning och en byggsats.

Vi hoppas att modellflygarna så småningom börjar inse att det finns även annat än rent tävlingsflyg. Byggandet av skalamodeller, både flygande och icke flygande, är en trevlig gren av modellflyget och i synnerhet nu då vi inte behöver gå och vänta på de amerikanska byggsatserna, vilka förut ansågs vara enda tänkbara. Vi kan använda svenskt material, vilket är minst lika bra som det utländska. *Salle.*

Svenska modellflyg- rekorden

vid 1945 års utgång

Tidsrekord:

S 1: L. Larsson, Västerås, 15/7 1945 1.05.17.8
S 2: L. Persson, Östersund, 15/7 1945 1.02.09.8
G 1: A. Wldén, Solna 21/10 1945 16.03.2
G 2: Bertil Lindell, Sthlm, 1940 33.42.9
F: Arne Wldén, Solna 30/3 1945 4.28.3

Distansrekord:

S 1: E. Hedman, Linköping, 14/6 1943 38.300 m
S 2: Stig Persson, Gislaved, 8/8 1943 52.700 m
G 1: N. Akerman, Västerås, 25/6 1944 11.800 m
G 2: K.-E. Svensson, Link., 2/6 1941 13.300 m

Höjdrekor:

Grupp S: L. Persson, Ö-sund, 15/7 1945 565 m

Hastighetsrekord:

Ulf Hallvig, Stockholm 81.8 km/t

struktionsfel. En stor gummimotormodell är alltid lättare att få att flyga något så när bra, men för att sedan nå verkligt goda resultat fordras givetvis samma erfarenhet och skicklighet som på vilken annan gummimotormodell som helst.

En nybörjare som ämnar flyga i denna klass bör till en början hålla sig till rätt enkla konstruktioner. Även om det finns större möjligheter till variationer i denna klass än i minsta och största klassen bör man i början akta sig för alltför extrema saker.

Vad vingens konstruktion beträffar bör man i alla fall inte till att börja med använda stora sidoförhållanden utan hålla sig till rätt breda och korta vingar. Man bör inte göra vingen avsmalnande, ty då blir risken för vinkning stor. Sidoförhållandet 1:10 torde vara i största laget på en normal modell i mellanklassen för gummimotormodeller. Vad vingprofilen beträffar gäller samma som redan nämnts i samband med den minsta klassen.

Den största gummimotorklassen

Denna klass är exakt identisk med den gamla Wakefieldklassen och bestämmel-

serna bjuder sålunda inte på något som helst nytt. Klassen är »nordisk mästerskapsklass» för gummimotormodeller.

Sven Saloniüs.

P. S.

Den 8-10 dec. sammanträdde representanterna för centralorganisationerna för modellflyg från Sverige, Danmark och Norge — Finland representerades av Sverige — för att äntligen slutföra arbetet med de nordiska reglerna. De är nu definitivt godkända, men då detta skrivs håller ing. Déranz ännu på med slutredigeringen. Vi återkommer emellertid i nästa nummer med närmare uppgifter.

(Forts. i följande nr.)

Tävling i Landskrona

Landskrona flygklubb anordnade en modellflygtävling i december med ca 70 deltagare från hela Skåne. Vädret var uselt med storm och rusk. Tävlingsens bästa tid noterades i klass S 2 av Ove Meissner, Bjuv, på 4.54,2. I F-klassen ställde endast 2 upp av 6 anmälda.

De bästa resultaten:

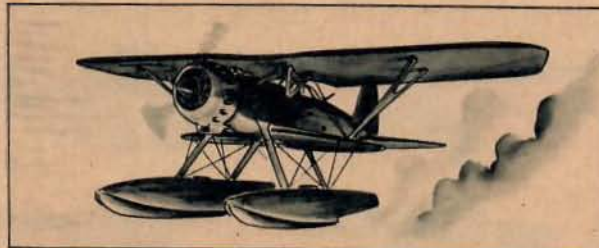
Klass S 1: 1) Kjell Andersson, Höör 3.34,2. 2) Lars Söderström, Malmö 2.36,1. 3) Gunnar Persson, Malmö 2.23,2.

Klass S 2: 1) Ove Meissner, Bjuv 3.15,4. 2)



S 12 HEINKEL HE 114

Tyskt (svenskt) sesquingvat marinspaningsplan. MOTOR: 1 st 880 hk BMW 132Dc, 9-cyl luftkyld stjärnmotor. BESÄTTNING: 2 man. SPÄNNVIDD: 13,54 m. LÅNGD: 11,9 m. HÖJD: 5,2 m. VINGYTA: 42,3 m². VINGBEL: 82 kg/m². TOMVIKT: 2,705 kg. FLYGVIKT: 3,480 kg. MAXHAST: 292 km/t. MARSCHHAST: 230 km/t. LÄNDN.-HAST: 95 km/t. STIGTID TILL 2.000 M: 8 min. TOPPHÖJD: 7.000 m. FLYGSTRÄCKA: 1.000 km. BOMB-LAST: 100 kg. BEVÄPNING: 1 st fast och 1 st rörlig 7,9 mm ksp. TILLVERKARE: E. Heinkel Flugzeugwerke GmbH, Marienhe, Rostock.



S 12 är en typ som mycket lätt går att känna igen på grund av det mycket karakteristiska vingarrangemanget med den endast 6 m långa undervingen med de från kroppen respektive nedre vingroten utgående dubbla nästan parallella flöttörbenen. Övervingen har rektangulär form med svag pilform och avhuggna spetsar. Undervingen däremot är kraftigt avrundad i spetsarna samt har ganska tjock rot. Fenan är anmärkningsvärt stor medan stabillsutorn är förhållandevis liten med svagt pilformad framkant och rak bakkant. En annan karakteristisk detalj är de Y-formade vingstötorna.





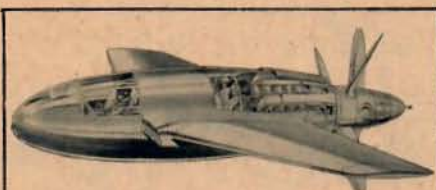
FÖRENINGEN VÄRNPLIKTIGA FLYGFÖRARE

Linnégatan 20 - Stockholm
Tel. 60 13 30 - Postgiro 27 37 00

Omorganisation

Föreningen Värnpliktiga Flygförare årsmöte hölls den 3 och 4 november på Aeroklubben i Stockholm. Flera viktiga frågor behandlades och resultatet kan anses givande. Då årsmötet öppnades kl 15 lördagen den 3 hade ett 50-tal vpl ff infunnit sig, representerande så gott som alla flottiljer. I tur och ordning lämnade representanterna för flottiljerna rapport över förhållandena inom resp områden. Det framgick härav huvudsakligen att den avvecklade försvarsberedskapen medfört hempermittering även för vpl ff i beredskap så att nu endast de som undergår utbildning eller tjänstgör frivilligt som flyglärare ligger inkallade.

Vid söndagens sammanträde dröjde diskussionen längst vid styrelsens och medlemmarnas förslag för FVF:s fortsatta verksamhet. Dels föreslogs att föreningen skulle kvarstå med namnet FVF och en underavdelning bildas med nytt namn, dels som andra alternativ att föreningen ges ett helt nytt namn. Genom röstning beslöt man att det senare alternativet samt att föreningen skulle ombildas och FVF ingå som en underavdelning i den nybildade föreningen. Som följd härav beslöt man en interimstyrelse att verka t o m den 1 mars 1946 för den nya föreningen. En underavdelning med det gamla föreningsnamnet FVF skall efter denna tidpunkt bildas och utformas på samma sätt som förut. Interimstyrelsen skall till dess nytt årsmöte hål-



"ÖRNUNGEN"

nu i byggsats!

Racerplanet i Flygs populära serie finns nu bland våra omtyckta byggsatser av gjutna aluminiummodeller i skala 1/50. Modellsatsen innehåller en gjuten modell, propellarna, propellernav, stålull, smärgelduk och nationallhetsbeteckningar. Pris 6:75. Rekvirera byggsatsen från



HAMNGATAN 20 LINKÖPING

Linköping
Firman med de aktuella modellerna!

les den 1 mars 1946 utforma stadgarna för den nya föreningen.

I den viktiga frågan om föreningens framtida karaktär var man enig om att verksamheten bör läggas om så att den får sin aktivitet i högre grad riktad på den civila arbetsmarknaden. I detta avseende ansåg en talare att den militära prägeln på föreningen är ett svårt handicap. Det fastslogs till sist att platsförmedlingen skulle bli föreningens stora uppgift i fortsättningen och att en fast anställd man borde sköta denna uppgift.

De dyra läkarundersökningarna för certifikat blev även föremål för diskussion liksom frågan om läkarintygens formulering. Man beslöt därför ingå med en skrivelse till Medicinalstyrelsen med begäran om klarläggande av vissa punkter.

En fråga, som på sitt sätt bevisade det brinnande intresset för flygning hos vpl ff var den om ej möjlighet till fri träningsflygning borde kunna ordnas vid flottiljerna — ett förslag som väckte livlig genklang. Interimstyrelsen fick i uppdrag att utreda de närmare möjligheterna här för.

Till ny styrelse för FVF valdes följande: G. M. Armfelt ordf, O. Gidlund förste sekr, T. Boman andre sekr, B. Lantz kassör, suppleanter K. Edenholm och O. Knaust samt revisor K. Sandblom. Interimstyrelsen fick följande sammansättning: O. Huzell ordf, C. A. Johansson, B. Lantz, G. M. Armfelt, B. Westberg och S. O. Holmström.

Till sist beslöt man att instifta ett föreningens eget förtjänstmärke i silver. Märket skall utdelas för synnerligen gagnelig tjänst inom föreningen samt för flygarbragd. Förtjänstmärke nr 1 tilldelades därefter med acklamation föreningens stiftare, ingenjör Gunnar G:son Ekeröth.

Det beslöt man även att tidskriften FLYG också i fortsättningen skall användas som medlemsorgan.

Kvällen avslutades med gemensam supé i Berns festvåning.

Till medlemmarna!

Vi står nu inför ett nytt år med nya uppgifter och med anledning därav har dessa rader tillkommit.

Liksom tidigare år är vi angelägna att våra medlemmar skall erhålla vårt organ FLYG från årets början. Som bekant erhålles tidningen för ett extra tillägg av kr 3:— på årsavgiften, som är kr 10:—, Då prenumerationsavgiften är kr 9:75 per år, är ju merkostnaden för medlemskap liten.

Föreningens verksamhet har under året varit livlig. Ökad organisation och propaganda har återverkat på den ekonomiska ställningen, varför vi räknar med, att Du även i år lämnar Ditt stöd. Det har icke under föreningens tillvaro förelegat ett så omfattande program som det kommande årets.

Vår strävan är, att alla som önskar ett flygjobb i det civila skall kunna beredas möjlighet därtill. Detta förutsätter god reklam och propaganda från föreningens sida, vilket kostar pengar. En 100 %-ig anslutning skulle kanske möjliggöra programmet. Dröj därför icke med att sända in årsavgiften. Nyttillkommande medlemmar erlagger en inträdesavgift av kr 4:—, Använd vårt postgiro och glöm ej att å talongen ange under vilken adress tidningen önskas!

Platsförmedlingen som f n är vår främsta »avdelning» och livligt uppskattad visar tydligt, att civilflyget redan fått en puff framåt. Flygbolag, flygklubbar, flygvapnet m fl har frågat om föreningen kan ställa person med viss civil utbildning till förfogande för flygtjänst.

Styrelsen har sedan årsmötet haft två sammanträden och i huvudsak arbetat med de punkter som kom fram vid årsmötet. Interimstyrelsen har sammanträtt en gång.

Vidare påminner vi de män som vid årsmötet lovade inkomma med artiklar till denna spalt. Samtidigt ber vi alla medlemmar som kan tänkas ha någon historia eller berättelse från beredskapstiden att insända den-



Böcker:

STRÅLANDE ÄVENTYR

Flygäventyr har alltid haft en alldeles speciell dragningskraft på de läslystna och när de dessutom har verklighetsgrund, läser man om dem med så mycket större behållning. En bok som fyller alla anspråk på spänning och kvalificerad underhållning är »Bernt Balchen, den flygande vikingen», utgiven på Allhems förlag och författad av G. Lorentz och S. Hommerberg.

Allas vår vän Balchen har ju blivit något av en flygets sagofigur och i denna förtäfliga bok får man hans strålande äventyr serverade på ett ytterst trevligt och apitretande sätt. Att boken dessutom är dokumentariskt otadlig höjer ännu mera dess värde. Författarna har nämligen grundat sin framställning på Balchens egna berättelser, dagboksanteckningar och rapporter. Trots att Balchen själv är en av världens mest tystlåtna män har detta källmaterial gett upphov till 200 synnerligen värtaliga sidor samt dessutom en mängd utmärkta fotografier, kartor etc — och man slukar boken från pärm till pärm med omätlig aptit.

Det är svårt att avgöra vilka av Balchens många äventyr, som är de mest spännande. Kanske är det hans prestationer på Grönland under det senaste kriget, då han fick sin översteegrad. Av mycket stort intresse är inte minst skildringen av Balchens och hans mäns insatser för Norges befrielse, när de opererade från sin nordsvenska bas på Kal-lax utanför Luleå.

Bernt Balchen har alltid varit ett föredöme som flygare. Med överlägsen skicklighet har han löst de svåraste uppgifter och hans enastående förmåga vare sig det gäller rena flygprestationer eller organisationsarbete överträffas endast av hans abnorma blygsamhet och tystlåtenhet, när det gäller hans egna insatser.

Boken om Bernt Balchen borde läsas av varje svensk yngling — en bättre idol och ett bättre föredöme kan han inte få.

G. K.



GRATIS

erhåller Ni vårt stora katalogsupplement över nyheter

WENZEL'S
APPELBERGSG 48 374LM

na till föreningen f v b till FLYG. Vi skall alla hjälpas åt att i varje nummer finna denna spalt till fullt utnyttjad.

Vi tillönska alla vpl ff ett gott nytt år i hela dess betydelse.
Styrelsen.

ÖRNUNGEN flyger jorden runt



TEXT AV
MAJOR H. VICTORIN
En **ÅN**serie

Den svenska »Örnungen» har åter startat efter löjtnant Nords äventyr i Shanghai för att försöka inhämta konkurrenternas förspång i jorden-runt-tävlingen. Nord är fortfarande omtöcknad, måste landa men en taifun överraskar dem. De klarar skivan.



DE KLARA VI JÄMS EFTER SVANSROTEN.

HER ÄN DU ÄR AN. HON ÄR KONSTIGT NOSTUNG.



HÄR NI KLARAT UPP ATTENTATET MOT BANKEN?

LEDAREN UNDKOM.



DET DRÖJER INTE MÅNGA MINUTER FÖRRÄN EN NY OCH BETYDLIGT UPPRIVEN KONSTAPEL TRÄDER IN FÖR CHEFEN....

INBROTT HOG MILITÄRLEDNINGEN, CHEFEN - VIKTIGA DOKUMENT STULNA

VA!



HÄR ÄR TYDLIGEN KASSASKÅPET SOM DOKUMENTEN LAGI - HAN MÅSTE BURTIT HITDET ENSAM!

POLISCHEFEN GER SIG SJÄLY UT PÅ JAKT EFTER FÖRBRYTAREN....



JOURNALISTER LETA SNART RÄTT PÅ POLISCHEFEN....

ALLA HÄNNAR ÄR SPÄRRADE. EN SÅN SJÄSSE KAN INTE SLINKA UNDMAN.

JÄSÅ - MEN TÄNK OCH HAN FLYGER!



RADION KRÄNGLAR. FRAM OCH KIRRA DEN BÄNG!

FLYGSOLDAT 113 BON

RITAT OCH BERÄTTAT AV 2418 BJARRE



IDAG ÄR DET NYÅRS-DAGEN OCH JAG TYCKER ATT VI ALLA SKA BÖRJA ETT NYTT LIV!

BRAVO



FRÅN OCH MED IDAG SLUTAR VI ALLTSÅ ATT RÖKA!

BRAVO!



ICKE ETT BLOSS PÅ HELA ÅRET, VI LOVAR OCH SVÄR!



DET GLÄDER MIG ATT POJKARNA KOMMIT PÅ BÄTTRE TANKAR! JAG SKA TA OCH GÖRA DEM EN TJÄNST!

O NÅGOT SENARE PÅ NYÅRS-DAGEN



JAG FÖRSTÅR INTE VART ALLA MINA CIGARRETTER TAGIT VÄGEN!

- OCH MİN RÖK-PİPA ÄR BORTA!

- OCH MİN TOBAK!



JÅ JAG SLÄNGDE ALLTIDOP DE DÄR I KAMINEN FÖR NI SKULLE JU INTE RÖKA MERA!



AXEL GUSTAFSSON

BLECK- & PLÅTSLAGERI
Levgrensvägen 6, GÖTEBORG
Telefon 16 46 48

UTFÖR ALLT VAD TILL
YRKET HÖRER
Infordra offert

Kalmar

A.-B. ERNST ALDÉN & Co

Tel. 3 78 KALMAR Tel. 21 48

Elektr. INSTALLATIONER, MOTORER,
TRANSFORMATORER
Elektr. MATERIEL m. m.

Representant för
ASEA och ELEKTROLUX
— KYLANLÄGGNINGAR —

Vasasalongen

Greta Nilson

Germundsgat. 6 - KALMAR - Telefon 6 46

PERMANENT- o. VATTENONDULERING

Specialitet: HÄRSKÖTSEL

Luleå

HELGA HUSS

Bageri

Malmgatan 10

Telefon: 14 14

REKOMMENDERAS

All slags TVÄTT utföres. Specialitet:
HERRTVÄTT.

Elin Åströms

Tvätt- & Strykinrättning

Lotsgatan 7 - Tel. 15 56 - LULEÅ

A.-B. HÖGLUNDS

METALLAFFÄR

LULEÅ Telefon 21 02, 35 25

Säljer: Smides- & Byggnadsjärn, Råls,
Balk, Rör m. m.

Köper: Järn- & Metallsrot, Lump, Stick-
ylle, Gummiskrot alla slag, Tagel, Tomglas.

Damkappan, Pälsen från

SUNDELINS Domsjöverken

Tusentals kunder veta, att vår till-
verkning är förstklassig. Vänd Eder
med förtroende till vår representant.

P. NORBERG LULEÅ 2 - Tel. 19 99

NORSK JAKTFLYGARE...

Forts. fr. sid. 19.

tillsammans med Sem för att gå hem. På 6.000 meter överraskas de av två Fw 190. Malm går i spin efter en träff i motorn och lyckas inte få upp huvan för att kunna hoppa. Nere på 1.000 meter börjar plötsligt motorn få liv igen, och Malm sätter ögonblickligen kurs mot engelska kusten. Efter en stund stannar motorn på nytt, men Malm får fortfarande inte upp huvan. Först efter vilda ansträngningar och med användande av både armar och ben får han äntligen upp huvan och kan hoppa, men han har fått ett stort sår i pannan och kan inte se för blodet som rinner ned i ögonen. Han ligger inte mer än ett par minuter i vattnet förrän en fiskebåt närmar sig. I stäven står en karl och pekar hotande på honom med en hagelbössa.

»Are you german or english?» ropar han. Den vettskrämde flygaren stammar fram någonting om att han är engelsman.

»Det var tur för dej det», säger mannen med hagelbössan. »Annars hade jag laddat åt dej.»

... Ringdal kraschlandar under träningsflygning men klarar sig undan med ett par brutna revben och några skrämor i ansiktet.

... Sveg över Caen på 3.000 meter. Kraftig luftvärnseld. Vi klarar oss med ett nödrop. En Fw gick i backen.

... Konvojtjänst utanför Clacktom. Får plötsligt se en rykande och brinnande oformlig massa komma neddimpande från himmelen. Högt där uppe ser jag en Spitfire cirkla runt som en örn. Den brinnande massan blir liggande en stund på vattnet med svart otäck rök bolmande ur sig. Det är Marius som varit ute igen. Han träffade en Ju 88 på 7.000 meter och sköt från så kort håll att den exploderade.

... På svep till Flushing möter vi hårt motstånd. Hardangerpojken Olav som ser så liten och beskedlig ut skjuter två 190:or. Marius och Fuglesang blir borta för alltid. Engelsan och Eitzen likaså. Jag är mest ledsen för Engelsens skull. Han var en av mina bästa kamrater. Eitzen och jag hade gått i samma skola. Han hade nyligen gift sig med en norsk flicka i London.

... En tysk maskin rakt över vår förläggning. En Ju 88 med svart rök efter sig. Den går rakt i backen. Lundsten och Backe anses vara de skyldiga.

... Spännande lågsniff. Wideberg och jag går in söder om Ostende. Skjuter till måls på en förläggning. Möter kraftig luftvärnseld i närheten av Nieuport. Wideberg har ett par hål i vingarna när vi kommer hem.

... I natt avgick vår mascot geten Mass med döden efter ett skott från vakten. Mass har tillhört divisionen i fyra månader. Hon luktade ganska illa och har fyllt hela förläggningen med sina »bönor». Nu sista natten hade vakten hört taktfasta steg komma mot sig i mörkret. Han hade ropat »halt» och »vem där?». Inget svar. Stegen kom närmare. Vakten hade öppnat eld, och där låg stackars Mass som ett offer för militär kitslighet. Hon skall begravas under militära hedersbetygelser...

ÅKERLUNDS

LULEÅ Tel. 21 20 BODEN

Manufaktur - Trika - Strumpor.

ALLT I KLÄDER.

BELYSNINGSARMATUR

GLÖDLAMPOR, KOKAPPARATER

och all slags elektrisk materiel
till lägsta dagspriser i

G. WIKSTRÖMS ELEKTR. AFFÄR
(f. d. Polens minutaffär)

Storgatan 27 LULEÅ Tel. 1056

BENGTSONS ELEKTRISKA

(Entrepr. f. Luleå stads Elektricitetsverk)

Kontor: Stationsg. 41 - Verkst.: Nygat. 8

Utför:

Elektriska installationer och Reparationer

Försäljer:

Motorer, Kylskåp, Elspisar och Elmateriel

Telefon: Kontor 27 86, anknötning verkstad

Sommarbostad 50 56

Köp det dagliga BRÖDET i

LIFBOMS BAGERI

SKURHOLMEN Tel. 12 78

då får Ni full valuta för

kupongerna och slantarna.

Ruthströms

Livsmedel

Köpmangatan 37.

Alltid färska varor - Lägsta dagspriser.

Telefoner: Affären 15 34, Bostaden 15 31.

Sjögrens Conditori

Storgatan 48 - Telefon 24 82

Då Ni önskar en god TÄRTA

beställ den hos oss

Tårtförmiddling över hela landet

SERVERING

Byggnads-, Bil- och Spegelglas m. m.

Glasinsättningar

Fönsterputsningar

Bröderna Boman

GLASMÄSTERI

Tel. 22 46 LULEÅ Kungsgatan 14

Luleå Kem. Tvätt

Smedjegatan 24. Tel. 14 66. LULEÅ.



Färgning - Pressningar (Obs. Special-
behandlingar.) - Uniformer - Kappor.

Piteå

Ekbergs Konditori

Telefon 12 90 - 12 91

REKOMMENDERAS
GOTT KAFFE GOTT BAKVERK

LUNDBERGS SKO AFFÄR

Storgatan 54 Telefon 10 71
REKOMMENDERAS

TAGE RAMS BIL- & RADIOAFFÄR

Telefon affären 14 64, 15 34
REKOMMENDERAS

Stockholm

Nils F. Granlund FINBAGERI

Åsögatan 194 - Tel. 43 06 08

Emma Johanssons Kafé

Flottbrovägen 21
Tel. 53 96 11
ST. ESSINGEN

Bengtsson & Engstrand

TAPETSERARE och DEKORATÖRER
Brommaringen 25 Tel. 26 31 32
Vi utföra
Omstoppning och klädning av möbler och
madrasser samt allt vad till yrket hörer
Nytt på beställning!
Specialitet: GÄRDINER
★ Vi hämtar och hemsända ★

STORFELDTS livsmedel

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

RIVIERA BLOMSTERHANDEL

Biblioteksgatan 4, Stockholm - Tel. 11 78 50
REKOMMENDERAS

MALERIFIRMA

MARTIN ÅKERSTEDT

Inedalsgatan 17 Telefon 50 35 42
S:t Eriksgatan 29 Kontor 50 63 08
Arbeten utföras
FACKMÄSSIGT och NOGGRANT
Införda kostnadsförslag

H ELEGANTA

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

Y FRANSKA MODESALONGEN

»Damernas i glädje och sorg.»
Drottninggatan 51, 1 tr. (vid Epa).
STOCKHOLM. Telefon: 11 98 39.
Obs. Även avdeln. f. uthyrn. av Herrkläder.

KUNGSHOLMS ÅKERIFÖRENING U. P. A.

EHRENSVÄRDGATAN 1
Tel. 51 06 72, 50 06 47

Utför gatu- och byggnadstransporter,
husrivningar och schaktningar

Tobaks- & Pappershandel

Sandhamnsgatan 35 - Gärdet - Tel. 62 95 83
Tobak - Pappersvaror - Tidningar
Annonser - Telefonhytt
Inneh. EBBA ERIKSSON

Joh. Stenberg & C:os Eftr.

STORGATAN 25, STOCKHOLM
Telefoner: 62 27 81, 61 46 47
Utför alla slag av
Plåtslageri- och Mek. arbeten
Tillverka och försälja:
Potatisskalningsmaskinen »Björn»
Rotfruktskalningsmaskinen »Björn»
Lev. till armén
FÖRSTKLASSIGT ARBETE - MODERATA PRISER

Kungshamnshfisk

Hedlingatan 15 - Stockholm
Ring 62 00 78
Vi hemsända Edra varor utan merkostnad.
Motto: Förstklassiga varor - Humana
priser - God Service

ERIKSSONS SNICKERI

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

Damfrisering

Innehavare: G. Österberg
Gröndalsvägen 19 . Tel. 45 24 77
(Spårväghållplats vid Gröndalsgården)
REALISTIK-apparater

LUX KAFÉ

LUNGATAN 11
Större och mindre fester, dekorativt och
hemtrevligt - God och vällagad mat till
humana priser - Lokalen uthyres för
klubbar och sammanträden
Telefon 52 14 33

Ahlstedts Blomsterhandel

Efterträdare: W. Tegnér
Karlavägen 60 - Stockholm
FÖRSTKLASSIGA
BLOMSTERIARBETEN
Telefon 62 27 95 - Bostaden 60 09 50

Café KRONOBERG

Polhemsgatan 19 (hörnet Hantverkaregat.)
Telefon 51 60 29
Rekommenderar sin vällagade husmanskost
GOTT KAFFE och GODA SMÖRGÅSAR

Manfred Larsson Chokladnederlag

ÅSÖGATAN 168
Telefon 40 73 84

MÅLNING & DEKORATION

L. O. WINBERGH
Lars Målare
Brahegatan 23 - Stockholm - Tel. 62 56 15

WILHELM JANSSONS TRÄSVARVERI

Gumshornsgatan 5 - Stockholm
Telefon 61 72 66
Utför Omstoppning av Möbler o. Madrasser
Rikhaltig sortering av tygprover
Specialité: Moderna soffgrupper
Humana priser Rekommenderas

Bröderna Stjärnströms

TAPETSERARVERKSTAD
Ragvaldsgatan 11 - Tel. 43 77 36
Filial: Segeltorp - Tel. 46 24 07
Utför Omstoppning av Möbler o. Madrasser
Rikhaltig sortering av tygprover
Specialité: Moderna soffgrupper
Egen tillv. av Duchateller - Facila priser

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

ALLA SLAGS SNICKERIARBETEN
Spec.: Butiksinredningar utföras till
billigaste pris

Daun & Westerlund

SNICKERIVERKSTAD

Borensvägen 16 - Tel. 48 29 24 - Årsta

D. Gillströms

MEK. VERKSTAD

Lillgatan 3 - Solna - Tel. 27 53 68
Motorer - Finmekanik - Pressverktyg
Alla slags mekaniska arbeten utföras
Bostad Långholmsgatan 11 - Tel. 40 36 47

Stockholms närhet

I MEDBORGARHUSET

HELENE LUND

finnes även en väl sorterad
CYKEL- & SPORTAFFÄR
som för allt i
Cyklar och sportartiklar
★ Välkommen till ett besök! ★
SOLENTUNA CYKEL- & SPORTAFFÄR
Inneh. NILS NORDSTRÖM - Tel. 35 16 83

HÄSSELBY

**JÄRN- och
FÄRGHANDEL**

CENTRUM

Telefon Hässelby 3 12 och 6 06

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

GRUS & SINGEL

Sven Karlsson, Lindalen

Stockholm 20

Tel. Grustaget, Älta 2 66
Bost. Älta 3 06

Besök

CAFÉET Löttingelund

Öppet året om
Gott kaffe

Emottager sällskap på beställning
Tel. Viggbyholm 1 58

Carl Johannessons

DIVERSEHANDEL

Rydbo Saltsjöbad - Rydbo

Tel. Svinningeudd 62
Bost. Svinningeudd 99

Rekommenderas

Sollentuna Handel

Lindvägen 40 - Tureberg

★

DIVERSEHANDEL

Telefon 35 07 59

Gynna FLYG:s annonsörer!

FRIDSHYDDANS
HANDELSTRÄDGÅRD

Innehavare Folke Johansson

Telefon 35 00 31

Uppsalavägen 82 - Tureberg

BYGGNADSSNICKERIER

av alla slag utföras omsorgsfullt och till
allra lägsta möjliga priser

Vidbo Snickerifabrik

Tingslunda Telefon Uppl. Åsby 11

TUNA HANDEL

(Sven Berggren)

TUNA GÅRD

TEL. ÖSTERSKÄR 122 och 241

Johannes Carlssons

JÄRN- & FÄRGHANDEL

Överby. Tel. Sollenkroka 57

REKOMMENDERAS

Skellefteå

Lundqvists

SADELMAKERI-

och

TAPETSERAREVERKSTAD

Nygatan 61 SKELLEFTEÅ Tel. 100 17
Rekommenderas

Uppsala

Alb. GOZZI's

MURBRUKSFABRIK

Köpmangat. 5, Uppsala Tel. 331 87.

MURBRUKSFABRIKEN

Telefon G:a Uppsala 127.

Rybergs Måleriaffär

Firman etabl. 1883

Kungsgatan 41 Telefon 302 85

Utför allt vad till yrket hörer
Verkstäder för billackering och möbel-
målning - Snabb leverans - Vålgjort arbete
Humana priser

Ängelholm

När det gäller
MÖBLER
heter firman

Schrevelius
MÖBLER

Östergatan 2 • Ängelholm • Tel. 37

Gunnar Lilje:s

kemiska tvätt och färgeri

Storgatan 29 - Tel. 7 59

Anlita Ängelholms enda
KEMISKA TVÄTT och FÄRGERI

Östersund

Metropolkonditoriet

Storgatan 34 - Telefon 6 28

Östersund

REKOMMENDERAS

Östersunds Skinnberederi

Inneh. E. A. Ericsson

Telefon 9 96

Pälsskinn av alla slag mottagas till
BEREDNING och FÄRGNING

PRENUMERERA PÅ **FLYG** NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

KOCKUMS

Flygindustri



Vingar som bära

I den övertygelsen att flygets oerhörda expansion under kriget kommer att övergå i motsvarande framgångar för och en avsevärd utbredning av civilflyget, fortsätta vi AB Flygindustris i Halmstad verksamhet.

Vår avsikt är att med absolut först-

klassiga arbeten samt med en sakkunnig och pålitlig service söka bidra till denna utveckling i Sverige. Härvid äro våra ingenjörers och arbetares mångåriga erfarenheter och dokumenterade skicklighet de bästa förutsättningarna för att vi skola lyckas.

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 på arbetet!

KOCKUMS FLYGINDUSTRI • FLYGPLATSEN • HALMSTAD