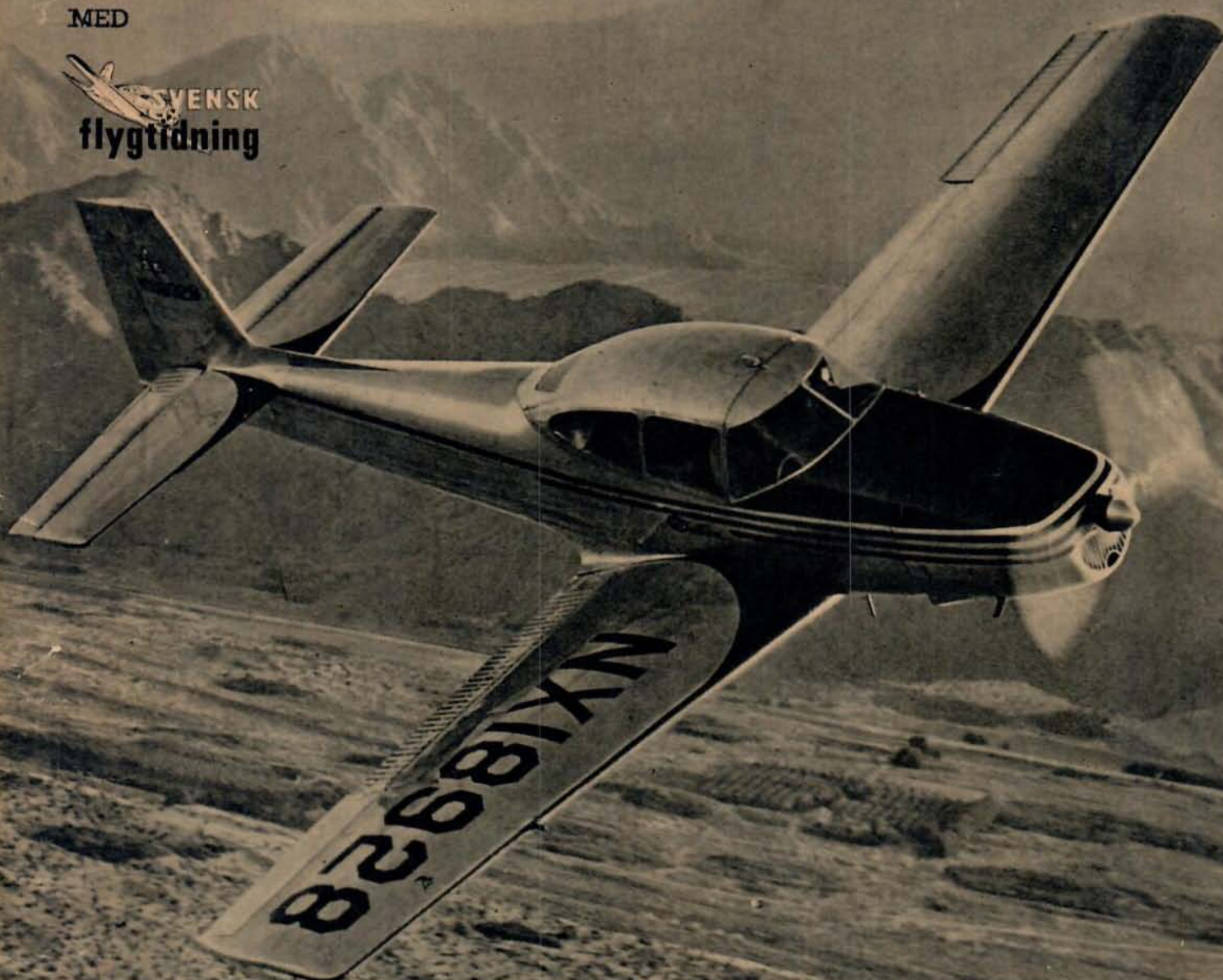


Flyg

MED

 SVENSK
flygtidning



Nr 9
1946

HOLLAND ÅTERUPPBYGGER

45 öre

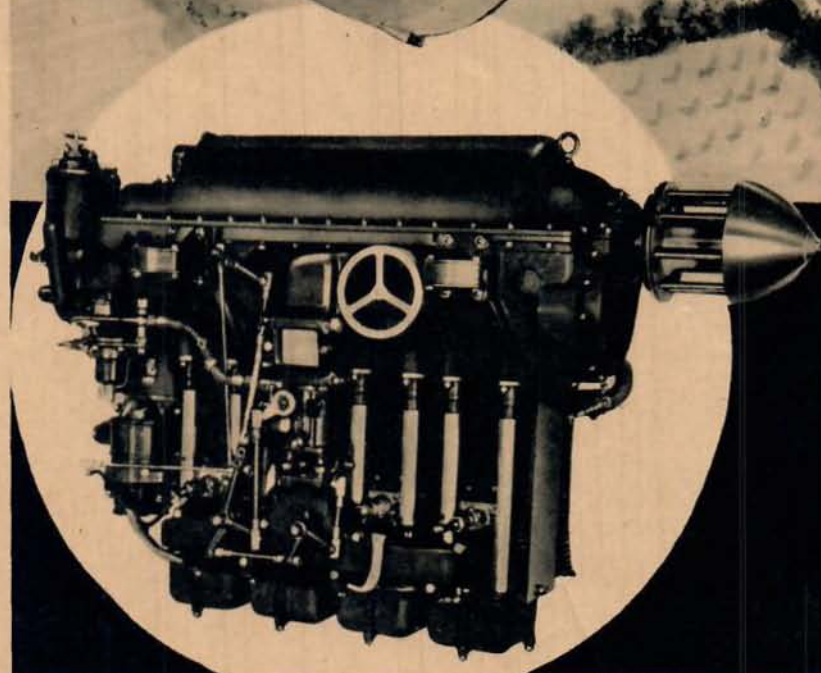
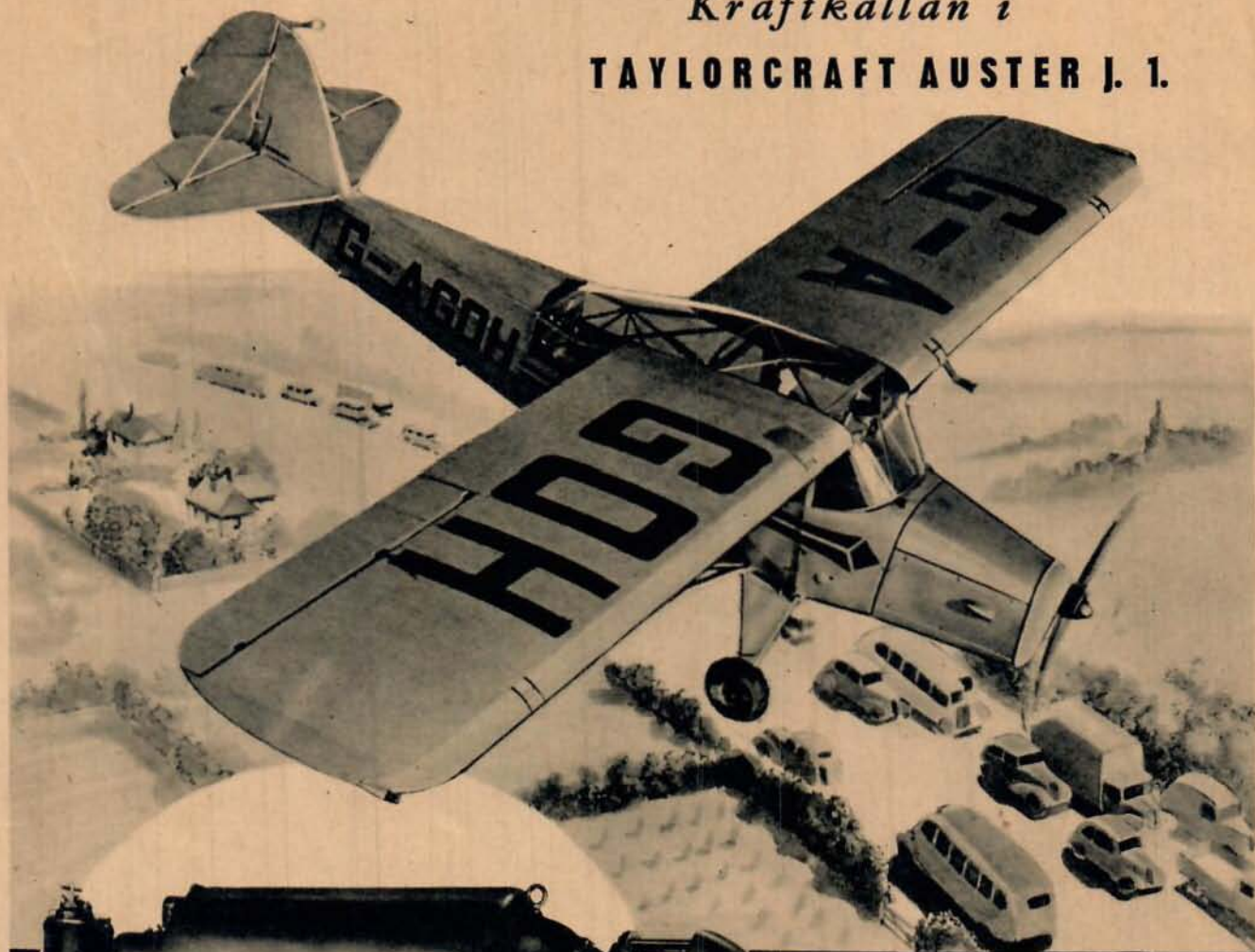
I Norge 70 öre

I Danmark 75 öre

EN

Cirrus MOTOR...

Kraftkällan i
TAYLORCRAFT AUSTER J. 1.



Auster J. 1. med Cirrus Minor är en tresitsare med exceptionellt goda start-, stig- och landningsegenskaper. Lastad med 770 kg startar den i 8 km motvind på endast 182 m. Landningssträckan är endast 45 m (vikningshastigheten med fulla klaffar 40 km/t). Marschfart 168 km/t, maxfart 190 km/t. Gräsländningsfält på 370 m räcker.

"MINOR" Serie II, 100 hk.

"MAJOR" Serie II, 150 hk.

"MAJOR" Serie III, 155 hk.

BLACKBURN AIRCRAFT

**BROUGH E. YORKS
ENGLAND**

AGENTUR FÖR CIRRUS-MOTORER I SVERIGE: AB INGENIÖRSFIRMA FRITZ EGNELL, STOCKHOLM 1



TIDSKRIFT FÖR FLYGVAPNET
 Officiellt organ för
 Kungl. Svenska Aeroklubben
 Organ för
 Svenska Pilotföreningen



MEG
 SVENSK
 flygtidning

Utkommer varannan torsdag

REDAKTION:
 Tegnérgatan 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 46

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: Edvard Omholt-Jensen, Kirkegt. 36, Oslo.

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

Ahlén & Åkerlunds Fotogravyranstalt
 Stockholm 1946

NORTHROP AIRCRAFT INC. har nyligen levererat den 700:e och sista Northrop P-61 Black Widow, tvåmotorigt nattjaktplan, till USAAF.

PIPER AIRCRAFT CORP. sportplan-tillverkarna i Lock Haven (Pa), planerar att öka sin produktion till 50 flygplan dagligen. De inläggande beställningarna representerar 6 000 flygplan. Sedan den japanska kapitulationen har Piper byggt 1 400 flygplan.

US NAVAL AIR SERVICES har placerat en order på 30 st North American FJ-1, ett hittills okänt reaktionsdrivet jaktplan, hos North American Aviation Inc. FJ-1 är utrustad med ett reaktionsaggregat av typ General Electric TG-180 A5, tillverkat på licens av Chevrolet Div. of General Motors. Dessutom har samtidigt McDonnell Aircraft Corp. fått en order på 30 st McDonnell FD-1 Phantom, utrustade med två Westinghouse 19B-axialkompressorförsedda reaktionsaggregat. *



hedrar
 för
 värdefullt
 stöd

Johannes Carissons Järn- & Färghandel, Överby.
 Johan Nyman, Upplandsgatan 63, Stockholm.



VINSCHBIL
 Reg. Nr. 59
TILL SALU
 omg. leverans
SANDVIKENS FLYGKLUBB
 SANDVIKEN



GOTHIA
 anslutet till
 Städernas Försäkringsbolag

VIKTIGARE FLYGFÖRBINDELSER

Från den 15 april 1946 tills vidare:

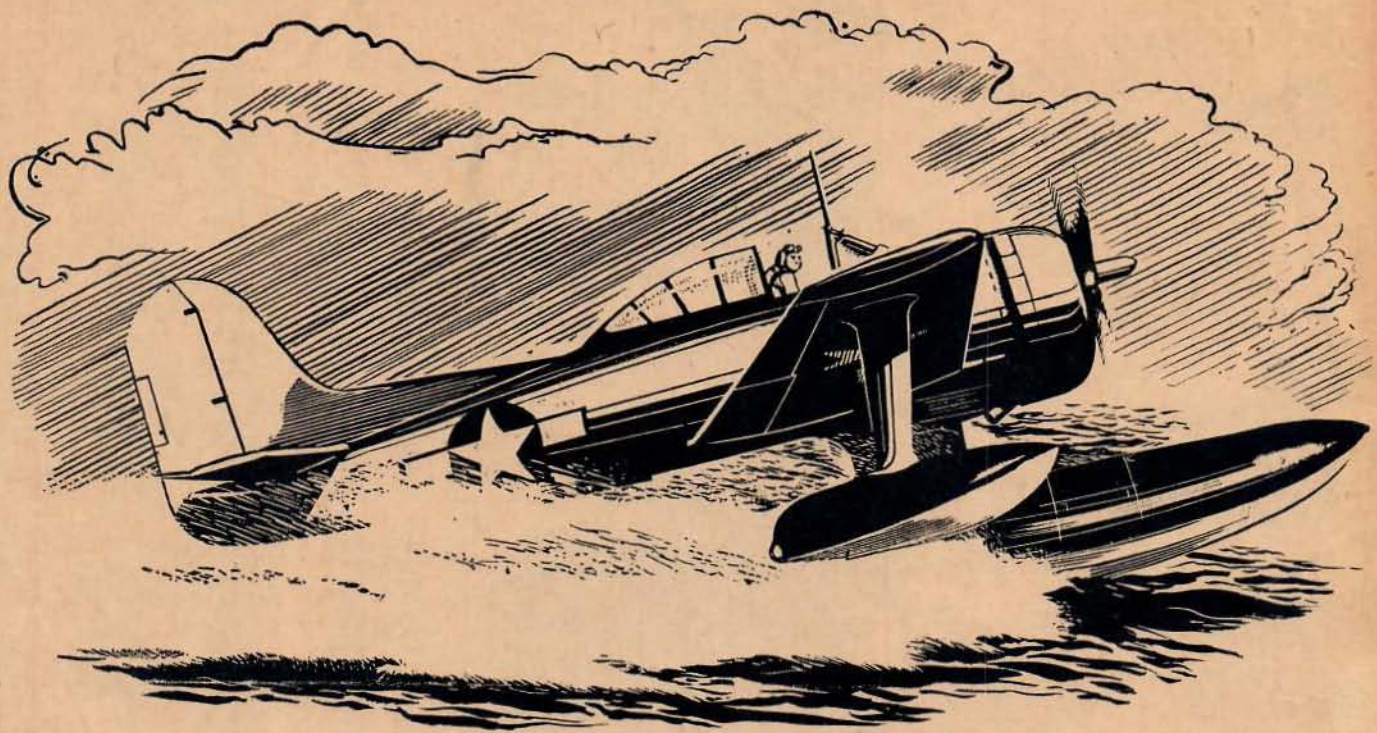
Fr. Aalborg	09.55 t	Göteborg	10.35D
>	>	Köpenhamn	19.30D
>	>	Oslo	11.35D
>	>	Köpenhamn	19.40V
>	>	Malmö	20.15V
>	>	> 1)	19.00
>	>	Stockholm ¹⁾	21.20
>	>	> 11)	12.45
>	>	> 2)	18.10
>	>	> 4)	19.00
>	>	Aalborg	11.40D
>	>	Köpenhamn	21.00D
>	>	London ⁵⁾	13.30
>	>	Malmö	21.20D
>	>	Stockholm	10.05D
>	>	>	14.45D
>	>	> 5)	21.45
>	>	Oslo	11.40D
>	>	Stockholm	14.45D
>	>	Aalborg	09.35D
>	>	Amsterdam	11.55V
>	>	Göteborg	09.35D
>	>	Malmö	09.00D
>	>	>	11.45D
>	>	>	13.15D
>	>	>	15.45D
>	>	>	18.45D
>	>	>	20.45D
>	>	Oslo	10.35D
>	>	Göteborg ⁵⁾	19.40
>	>	Stockholm ⁵⁾	21.45
>	>	Sundsv/Härn	09.50D
>	>	Stockholm	12.00D
>	>	Amsterdam	11.55V
>	>	> 1)	14.45
>	>	Göteborg	08.05D
>	>	Köpenhamn	08.30D
>	>	>	11.15D
>	>	>	12.45D
>	>	>	15.15D
>	>	>	18.15D
>	>	>	20.15D
>	>	Paris ⁹⁾	15.05
>	>	Stockholm	10.05D
>	>	> 1)	21.20
>	>	Karlstad	13.05D
>	>	Stockholm	14.45D
>	>	Malmö ⁹⁾	12.30
>	>	> 10)	13.30
>	>	Stockholm ⁹⁾	15.00
>	>	> 10)	16.05
>	>	> 3)	18.15
>	>	Amsterdam ¹⁾	14.45
>	>	Bruxelles ¹¹⁾	19.00
>	>	> 2)	12.45
>	>	Genève ³⁾	15.05
>	>	Göteborg ⁵⁾	09.55
>	>	>	12.45D
>	>	>	19.55D
>	>	Karlstad	10.20D
>	>	London ⁵⁾	13.30
>	>	Luleå	17.25D
>	>	Malmö ⁹⁾	09.50
>	>	> 1)	11.05
>	>	>	21.20D
>	>	Oslo	11.40D
>	>	Paris ⁹⁾	15.05
>	>	> 10)	15.50
>	>	Prag ⁸⁾	12.25
>	>	Sundsv/Härn.	15.00D
>	>	Visby	08.10D
>	>	>	17.25D
>	>	Warszawa ³⁾	13.55
>	>	Luleå	17.25D
>	>	Stockholm	12.00D
>	>	>	09.40D
>	>	>	18.55D
>	>	> 3)	18.55

Dessutom trafikeras kurirlinjer Stockholm—Lissabon och Stockholm—Rom.

Tiderna är angivna i på resp orter gällande lokaltider.

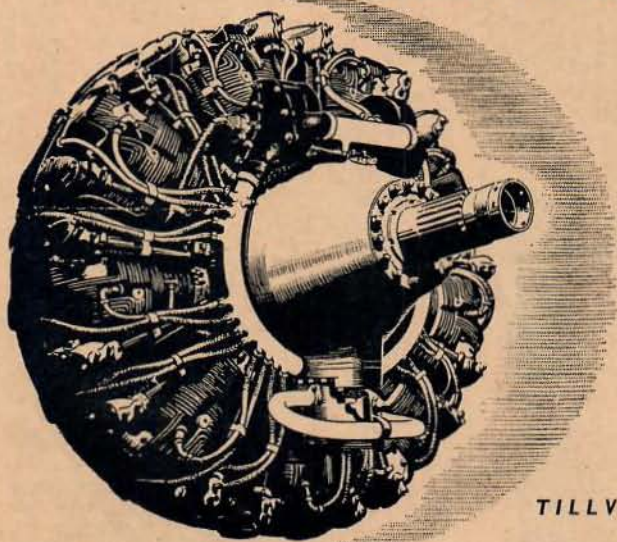
D = dagligen
 V = vardagar
 1) = måndag, fredag
 2) = lördag
 3) = onsdag
 4) = torsdag
 5) = tisdag, onsdag, torsdag, lördag
 6) = tisdag, lördag
 7) = onsdag, söndag
 8) = måndag
 9) = tisdag, torsdag
 10) = onsdag, fredag
 11) = söndag

REPUBLIC XP-84 heter ett nytt reaktionsdrivet enmotorigt jaktplan som konstruktivt sett liknar den gamla Gloster E.28/39 men har mycket högre landställ och längre kropp. Att aggregatet är tillverkat av General Electric är det enda man vet. Planet har en maxfart av 937 km/t, en flygsträcka på c:a 1 200 km och en topphöjd av över 13 700 m. Provflygningar pågår f. n.



Curtiss SC-1 Seahawk med en WRIGHT CYCLONE 9

Det första spaningsplan som själv kunnat ta upp strid med fientliga jaktplan, Curtiss Seahawk, insattes för dödsstöten i Stilla havet, där den ledde örlogsfartygens eldgivning samt utförde spanings- och räddningsuppdrag i fientliga vatten. Seahawks klara övertag över tidigare marinspaningstyper i hastighet, stigförmåga och flygsträcka beror till stor del på den höga motoreffekten i förhållande till den låga vikten hos dess WRIGHT CYCLONE 9.



WRIGHT

FLYGMOTORER

DIVISION OF

CURTISS  WRIGHT

FÖRST I LUFTEN

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

TILLVERKARE AV FLYGMOTORER I MER ÄN 26 ÅR

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

KSAK - nytt



TRÄFF PÅ ALLEBERG

På Alleberg blir det samling för segelflygarna den 30/5—1/6.

Mötet är i första hand avsett för gruppcheferna, men även övriga funktionärer inom segelflyget samt segelflygarna själva är välkomna. Inbjudan inkluderar även segelflygande damer samt fruor och fästmör till deltagarna i den mån plats kan beredas.

KSAK:s främsta önskemål är emellertid att *alla* klubbar med segelflygverksamhet — i varje fall de statsunderstödda — låter representera sig. Under mötet pågår på Alleberg en segelflyginstruktörskurs, en byggledarkurs samt en modellflygledarkurs. Deltagarna i dessa kurser skall få tillfälle att i viss utsträckning deltaga i mötet.

Avsikten med mötet är i första hand att ge tillfälle för segelflygare från hela landet att sammanträffa och under fria former diskutera aktuella frågor. Mötet avser dessutom att öka kontakten med övriga ungdomsorganisationer och då främst med vår egen förnämsta rekryteringskälla — modellflyget.

Programmet är ännu inte slutgiltigt utformat, men vi tror att det skall kunna bli intressant och givande. Redan nu kan vi avslöja att Gösta Forslund från Gävle, som vid tiden för mötet beräknas vara nyligen återkommen från studier i Amerika, kommer att framlägga sina iakttagelser angående segelflyget i Amerika.

Mötet börjar kl. 1400 den 30/5 och beräknas avslutas omkring kl. 1900 den 1/6.

Årets AB-stipendier

Aftonbladet har i år liksom under de föregående åren tilldelat KSAK tio segelflygstipendier på vardera 200 kronor.

Sedan tre stipendier i enlighet med bestämmelserna avsatts för Stockholms Segelflygklubb har utlottning skett bland flygklubbarna och därvid har följande klubbar tilldelats stipendier:

Halle-Hunnebergs flk, Norra Ångermanlands flk, Sandvikens flk, Östersunds flk, Värmlands flk, Kristianstads flk, Landskrona flk. Som reserver, i den händelse någon klubb inte skulle kunna ta ut stipendiet, har uttagits: Linköpings flk, Västerbergslagens flk och Halmstads flk.

Klubb som tilldelats stipendium får nu utdela detta till någon lämplig segelflygare inom klubben. Därvid bör märkas att stipendiet är avsett såsom belöning åt manliga segelflygare vilka såsom instruktörer eller på annat sätt nedlagt ett förtjänstfullt arbete för segelflyget inom klubben. Stipendiet får utnyttjas för utbildning i högre segelflygning vid »Aftonbladets segelflygkurs» på Alleberg. Denna genomföres under tiden 23/6—30/6. Stipendiet täcker avgiften för ifrågavarande kurs. Inackorderingsavgifter, vilka uppgår till 5 kronor per dag, samt resekostnader får betalas av stipendiaterna själva.

Anmälningar skall vara KSAK tillhanda senast den 20 maj. Samtliga deltagare i mötet erhåller efter ansökan rekvisition på nedsättningsbiljett enligt skyttetaxan (= 40 % nedsättning av biljettpriset).

För att underlätta de statsunderstödda klubbarnas representation kommer ett resebidrag att utbetalas till varje statsunderstödd klubb som deltagit i mötet. Detta bidrag är beräknat att täcka 60 % av kostnaderna för resa tur och retur (3 kl) för en deltagare.

KSAK har erfaren att vissa deltagare kommer att företa resan till Alleberg i motorflygplan. För dessa deltagare ordnas en ankomsttävling den 30/5 enligt bestämmelser som meddelas senare.

För mathållningen svarar Allebergsskolan. Kostnaden här för uppgår till 4:50 per dag (tre mål). Inkvartering kan ordnas genom KSAK. För ett begränsat antal finnes förläggingsmöjligheter på Allebergsskolan. Övriga kommer att förläggas i Falköping. För dessa senare ordnas busstransporter till skolan genom KSAK:s försorg.

Förläggingskostnaderna på Allebergsskolan uppgår till 50 öre per natt. Förläggingskostnaderna i Falköping kan ännu inte preciseras. KSAK kommer senare att överända fullständigt program och övriga uppgifter till mötesdeltagarna.

KSAK hälsar segelflygarna hjärtligt välkomna till Alleberg den 30 maj!

De stipendier, som utses av klubbarna, bör inneha S-certifikat eller ha motsvarande utbildning.

Klubb som tilldelats stipendium skall snarast och senast den 15 maj till KSAK insända namn, åldersuppgifter, data som segelflygare jämte två fotografier av den medlem som klubben uttagit som stipendiat. Till dessa uppgifter skall stipendiat foga anmälan till ifrågavarande kurs. Denna anmälan skall göras på det formulär, som bifogats årets Allebergs-prospekt.

DET BÖRJAR RÖRA SIG...

Nytt-red har varit ute och hälsat på litet här och var bland klubbarna och det bestående intrycket från dessa utflykter är att man överallt arbetar för högtryck med förberedelserna för säsongen. Det är minst sagt välgörande för en »skrivbordsflygare» att få komma ut till de lokala klubbarna, bekanta sig med medlemmarna och få en inblick i verksamheten. Var man kommer stöter man på den här härliga gapårandan som övervinner alla svårigheter. Det verkar som om klubbarna i år tagit alldeles sär-

skilda krafter för att göra 1946 till ett resultatens år.

Flygstaden Örebro

För att börja med Örebro har klubben där redan satt igång förarbetet för sommarens stortävling. Deltagarna i förra årets Örebro-tävling vet, att när Bergensträhle & Co tar itu med en uppgift, då kan man lita på att jobbet blir — som engelsmännen säger — well done. Tyvärr har en av klubbens bästa krafter, segelflyginstruktören m. m. Lennart Kjellgren blivit stockholmare för en längre tid. Klubben har dock ett par fina instruktörsämnen i Göran Lindholm och Lennart Nordin, vilka efter genomgången Allebergs-kurs blir klara att ta itu med skostadens alla segelflygdeper. I övrigt kommer Örebro-klubben även i år att ha ett visst samarbete och tävlingsutbyte med Norrköpings flygklubb, och om ryktet talar sant har man visst också funderingar på att utöka flygplanbeståndet med en Ahrenberg-Cub.

59-årig A-diplomat

Från Örebro förflyttar vi oss raskt till Vimmerby, där borgmästare Odevall står i spetsen för en flygklubb, som är något alldeles extra vad initiativkraft och verksamhetslust beträffar. Vid årsmötet i mars kunde klubben pryda sina första 11 A-diplomater med det vackra mäsärket. Bland de diplomerade befann sig den 59-årige bankchefen, solskensmänniskan m m Nisse Carlsson. Han fick naturligtvis en extra varm applåd särskilt som han uttryckte sin bestämda avsikt att göra det möjligt för KSAK att ge honom B-diplomet som 60-årsgåva.

Klubben är som bäst i färd med att avsluta byggandet av sin andra SG-38:a och det lär inte dröja så länge förrän verksamheten ute på det fina Hultfreds-fältet är i full gång. I Hultfred har förresten klubben en livaktig fraktion med herrarnas Ljungkvist och Casselberg i täten för det hultfredska flygintresset.

Vimmerby-klubben planerar nu en storaktion i form av en flygdag på Hultfreds-fältet. Tidpunkten är ännu inte fastställd men evenemanget blir antagligen den 10 juni. Medan vi ännu befinner oss i Vimmerby kan vi inte underlåta att ge trafikledare Leif Gunnarsson, Linköping, en blomma för det utomordentliga arbete han nedlagt på Vimmerby-klubben. Gunnarsson har stor del i de framgångar klubben på kort tid kunnat inregistrera.

Kristianstad kommer!

Kristianstads flygklubb håller sig med landets utan tvekan finaste bygglokal. I en nybyggd folkskola i staden disponerar klubben en ansevärd del av källarutrymmet, och det var sannerligen inte fråga om några mörka skrubbar utan stora, ljusa och vi tror t o m luftkonditionerade lokaler. Där nere bedrivs under byggledarens, Bertil Ohlsson, Sölvesborg, sakkunniga ledning ett intensivt arbete på klubbens SG-38:a nr 2. Bogserbil och vinsch finns redan och klubben har fått tillstånd att i sommar flyga på Rinkaby, där man också får tillgång till hangarutrymme. Allt är således klappat och klart för att diplomen skall börja dugga. Vi vet förstås inte hur det förhåller sig med instruktörstillgången, men den sidan av saken skall väl ordna sig på ett eller

DET KONGELIGE DANSKE...

Generalsekreterare Falkmar i Det Kongelige Danske Aeronautiska Selskab (DKDAS) har tillstått KSAK den danska centralorganisationens årsberättelse för 1945 »til behagelig Orientering», som det så älskvärdt heter på danska. Årsberättelsen utgör en intressant läsning och innehåller en hel del »insidesuppgifter» om DKDAS' nuvarande och framtida verksamhet. Nytt-red tar därför helt sonika och saxar några avsnitt ur redogörelsen.

Medlemsantalet stiger

I början av förra året hade DKDAS ca 5 956 anslutna medlemmar och vid årsskiftet 45—46 var medlemsantalet uppe i 7 747, fördelade på 150 klubbar. Detta innebär en ökning av ca 1 800 medlemmar, vilken måste anses vara speciellt anmärkningsvärt med hänsyn till de svåra förhållanden varunder sällskapet haft att verka. Inom sällskapets underorganisationer uppvisar Dansk

annat sätt, eller vad säger herrar Montén, Eklund, Nilsson m fl?

Norrtälje behöver flygfarbröder

Norrtälje flygklubb har ett gott stöd i Skandinavisk Aero, som hjälper klubben på många sätt. Vad man däremot för klubbens del efterlyser är ett påtagligt intresse för klubbens verksamhet från myndigheternas sida och från vållvilliga »flygfarbröder», som gärna ger ungdomen ett handtag, när så erfordras. I landsfiskal Holmberg har klubben en stöttepelare, men det behövs flera sådana. Klubben har också förmånen att bland sina medlemmar räkna redaktör Manfred Wiese, som tillhör det gamla segelflygargardet och som genom åren bevarat den ungdomliga geist som hör segelflyget till. Nils Johansson, som sköter ordförandeklubban, berättar att klubben startade den 10 juli 1945 med nära 1 000 kr i skulder (arvet från den nedlagda Roslagens Automobil- & Flygklubb) men att man vid årsmötet i mars 1946 kunde redovisa en behållning av kr. 1:34. Kassan är som synes blygsam men klubben har alla förutsättningar att få fart på sin verksamhet och får man bara det rätta stödet från kommunalt och enskilt håll skall väl också det pekuniära läget stabiliseras.

Västerviks vaknar

Västerviks flygklubb har under de senaste åren varit försänkt i en djup törnrosasömn, men nyligen hade KSAK glädjen att konstatera ett uppvaknande på Västervikskanten. Under direktör Wassgrens ordförandeskap har klubben nu haft sitt årsmöte, varvid man en för alla och alla för en lovade att det skulle bli fart på stadens flygfolk.

Västervik saknar beklagligtvis flygfält, och en av klubbens viktigaste uppgifter blir att animera myndigheterna till flygfältbygge. Bara 1 km utanför staden ligger ett område, det s k Karstorpshälsöfältet, som erbjuder vissa möjligheter som flygplats. Innan den frågan är löst ämnar de flygintresserade Västerviksborna etablera samarbete med Vimmerby flygklubb och delta i flygutbildningen på Hultfredsfältet.

Motorflyver Union den största medlemsökningen med 1 367 medlemmar till 5 697 fördelade på 45 klubbar. Inom Dansk Svaeflyver Union ökade medlemsantalet från 855 till 1 045 och Dansk Modellflyver Union inregistrerade under året en ökning med 242 medlemmar till sammanlagt 873 fördelade på 55 klubbar.

Flygdag och lotteri gav pengar

Efter landets befrielse gick sällskapets styrelse omedelbart i författning om att anordna den första danska flygdagen och att i samband därmed söka få till stånd ett landsomfattande »flyglotteri». Trots många svårigheter lyckades man få myndigheter och institutioner med på noterna och på eftersommaren gick den första danska flygdagen av stapeln med uppvisningar på olika platser i landet. Det framhålls i årsberättelsen att de svenska sportflygarna därvid gjorde en mycket god insats.

Även det landsomfattande flyglotteriet kom till stånd och genomfördes med mycket gott resultat. Allt som allt inbringade lotteriet 79 000 kr, vilket fördelades mellan Sällskapet och de olika unionerna. Det är DKDAS förhoppning att »Den danske Flyvedag og Flyvningens Landslotteri» skall bli en bestående institution.

Ny generalsekreterare

I december 1945 frånträdde kaptenlöjtnant Dalbro befattningen som DKDAS generalsekreterare. Då emellertid sällskapets administration efterhand ökat i omfång beslöt styrelsen att tillsätta en ny heltidsanställd generalsekreterare. Bland ett 50-tal sökande utvaldes landsrättsassessor Egil Falkmar. Den nye generalsekreteraren har ett gott namn inom danska flygarkretsar och är själv gammal militärflygare.

Teoretisk motorflygning

På grund av ockupationens efterverkningar har Dansk Motorflyver Union under året inte kunnat bedriva någon egentlig motorflygning. Inom klubbarna har man emellertid med framgång anordnat en rad teoretiska kurser, vilka vardera samlat mellan 65 och 150 deltagare. Med tanke på att den teoretiska sidan av flygsporten inte kan sägas vara den mest lockande tyder de danska kursdeltagarsiffrorna på ett levande flygintresse.

12 nya segelflygklubbar

För Dansk Svaeflyver Union blev 1945 ett framgångens år. Utöver den tidigare omnämnda medlemsökningen tillfördes unionen inte mindre än 12 nya segelflygklubbar. Sammanlagt företogs under året 13 175 starter. Unionen och klubbarna förfogar för närvarande över 27 skolglidflygplan, 8 omskolningsplan, 1 segelflygplan, 25 vinschar och 9 transportvagnar. Vid årsskiftet var 20 skolglidflygplan och 14 omskolningsplan under byggnad.

I augusti 1945 anordnade Unionen sitt första utbildningsläger för segelflyginstruktörer i Lundtofte. Av de 22 deltagarna klarade 14 den slutliga examen. Under tiden 25/8—13/9 deltog 13 danska segelflygare i en kurs på Alleberg, och även i år hoppas man kunna sända ett lag segelflygare till

Alleberg för utbildning. Inbjudan härtill har som bekant redan utgått från KSAK.

Under året har sammanlagt 19 byggledare och kontrollanter utbildats. Antalet erövrade diplom fördelar sig för året enligt följande: A-diplom 79, B-diplom 78, C-diplom 38.

Modellflyget går framåt

Dansk Modellflyver Union har haft en hel del svårigheter att kämpa med, i första hand bristen på material. Trots detta går rörelsen sakta men säkert framåt och under året tillkom 13 nya modellflygklubbar.

I det sommarläger som unionen 19—25 augusti anordnade i Vejle deltog 47 danska samt 2 svenska modellflygare. Vid den dansk-finsk-svenska landskampen i Stockholm belade det danska laget andra plats. Den 3 juni ökade Mogens Erdrup, Odense Modellflyveklub, det danska distansrekordet för segelmodeller från 32,3 km till 86,55 km. Då detta rekord av allt att döma är världsrekord har DKDAS hos FAI anhållit att få det erkänt som sådant.

Samarbete — framtidens melodier

DKDAS årsberättelse avslutas med en sammanfattning av de uppnådda resultaten, vilka för modell- och segelflygets del beaktas som goda. Det är Sällskapets förhoppning att innevarande år även skall medföra en islossning för det privata motorflyget, även om man där fortfarande måste räkna med betydande svårigheter i fråga om materialanskaffning och bränsletilldelning. Men — och här tillåter sig red att återge de danska avslutningsorden på originalspråket: »Vanskeligheder er jo til for at overvindes, og det er vor Tro, at det vil lykkes at overvinde alle Vanskeligheder, naar der blot er et godt Samarbejde mellem Selskabet og Unionerne, saaledes at vi kan optraede samlet overfor Myndighederne.

RIKSSEGELFLYGTÄVLINGEN:

Första resultaten

Under påsken blev det premiär för riksegelflygtävlingen, och Stockholms segelflygklubb har kommit med de första resultaten. Med Weihe SE-SCP har när detta skrives följande höjdvinster nåtts: Sigurd Larsson 1775 och 1200 m, Tage Peterson 1350 m och Pehr Jonsson 1350 m, Börje Centergren 1000 m. Med Fi-1, SE-SDT, nådde dessutom Börje Centergren 1125 meters höjdvinst.

I distanstävlingen har vi ännu inte fått in några resultat, men ryktesvis vet vi bl a att Ove Börjesson, som egentligen hör hemma i Aeroklubben i Göteborg, i påsk flugit från Trollhättan till Alleberg med den gamla patinerade »Emil» (ESG-31). Distansen är 77 km. Vilken »faktor» man skall räkna med i »Emil-fallet» är ännu inte klart. Glidtalet lär ligga på 1:20 eller däromkring. Vidare kan antecknas att ännu en flygning gjorts från Halle-Hunnebergs klubbens högkvarter till Alleberg i påsk, den gången med en Baby. Förare var Vincent Larsson, Halle-Hunnebergs flygklubb. Larsson hade en höjdvinst av 1 850 m. Ytterligare två höjddresultat har i sista stund anmälts från Trollhättan: Bertil Ståhl 1000 m och Börje Thalén 750 m.



AUSTER

är ett högvingat monoplan med plats för 3 pers. Det är utrustat m. dubbla spakar, vingklaffar o. hjulbromsar. Motorn är en Cirrus Minor II på 100 hkr. Det drar endast 21 lit/tim, vilket med dagens bränslepris gör 1,1 öre per personkilometer. Marschhastigheten är 160 km/tim. Förutom 3 pers. (240 kg) kan 55 kg bagage medföras. Flygsträckan är 480 km. Med extratank och 3 pers. kan den utsträckas till 700 km. Instrumentutrustningen är förstklassig och inredningen mycket gedigen med bekväma stolar.

AUSTER

(TAYLORCRAFT)

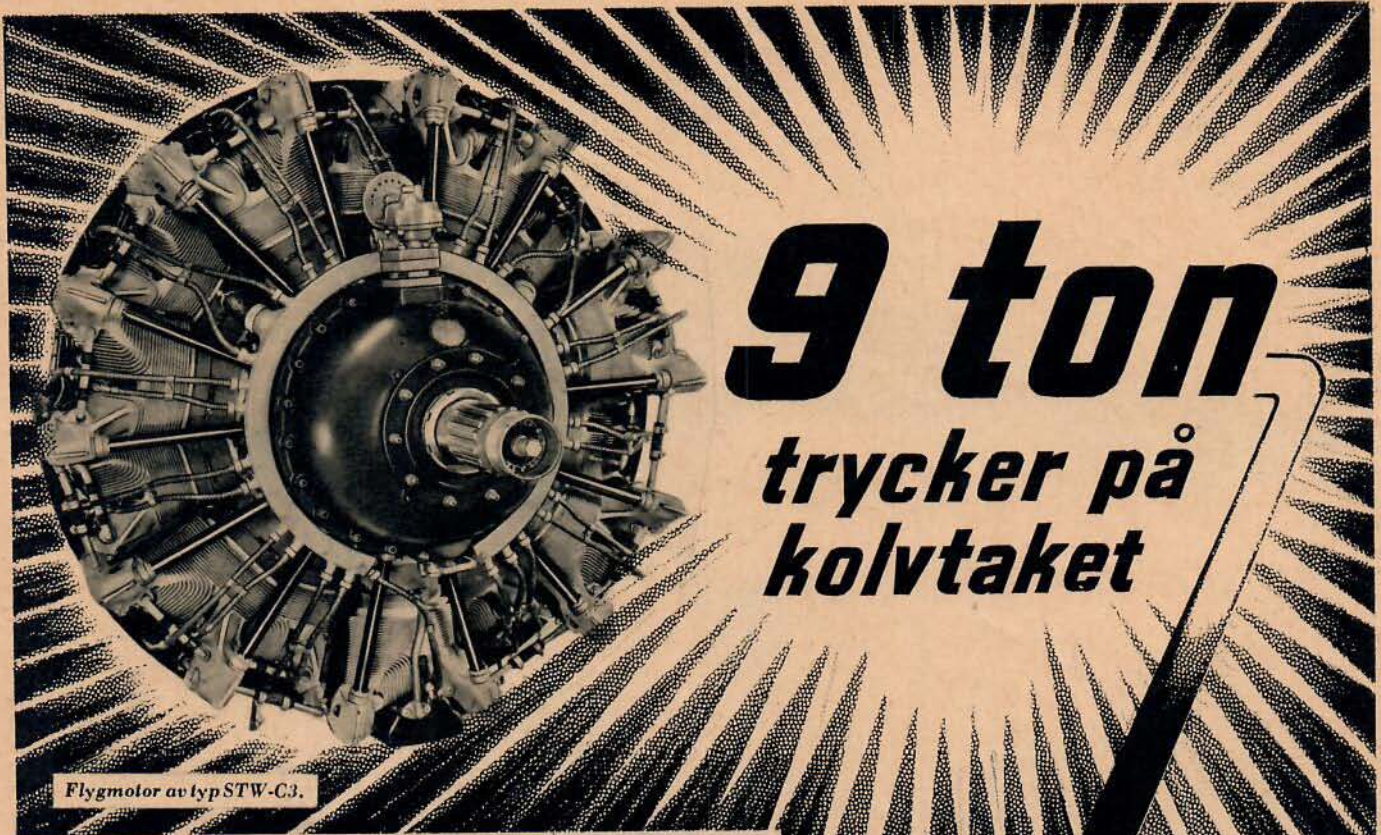
Det 3-sitsiga idealplanet

AUSTER är det idealiska flygplanet för den, som kräver räntabilitet och förtjänstmöjligheter av ett perfekt flygplan. Skall Ni bilda ett flygbolag för taxiflyg och rundflyg, skall Er flygklubb ha ett utmärkt skol- och uthyr-

ningsplan, skall Ni ha ett lättfluget och trevligt privatplan, då är AUSTER just den maskin Ni behöver. Rådfråga oss beträffande kostnadskalkylerna, de är häpnadsväckande låga. Ni kan få Er AUSTER för **omgående leverans.**

AB AERO  SERVICE

Grevturegatan 3-5, Stockholm. Tel. 67 52 20



Flygmotor av typ STW-C3.

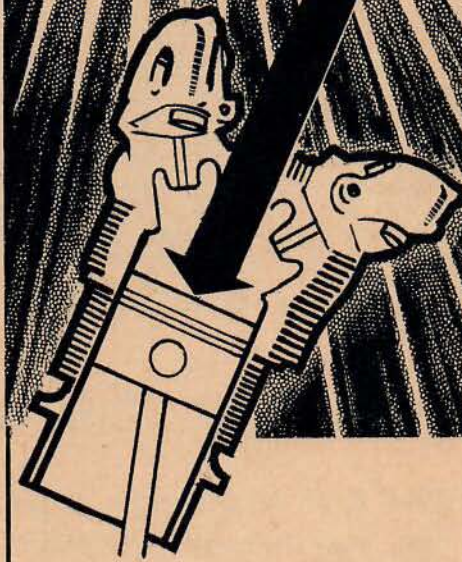
9 ton

*trycker på
kolvtaket*

**22 gånger per sekund
i varje cylinder**

*alltså 308 gånger per sekund
i hela motorn.*

Detaljerna i en flygmotor äro oerhört hårt ansträngda jämfört med andra motorers. De måste nämligen göras så små och så lätta som möjligt för att minska flygplanets front-area och öka dess lastförmåga. Varje detalj måste därför utföras med största precision, och den fortlöpande kontrollen från råvara till färdig motor måste vara minutiös — var 6:e man hos oss är också sysselsatt med kontrollverksamhet.



Vår tillverkning av motorer och propellrar är ett oerhört ansvarsfullt arbete — både människoliv och flygplan äro beroende av den kvalitet, som präglar våra produkter.

SVENSKA FLYGMOTOR AKTIEBOLAGET - TROLLHÄTTAN



Elyg

NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING

SVENSKT SEGELFLYG

Om man gör sig besvär med att granska svenskt segelflyg just nu, såväl vad bredd som topp beträffar, så kommer man till det för många ganska märkliga resultatet, att de svenska segelflygarna från att före kriget ha varit fullständigt betydelselösa nu tillhör världseliten.

Detta är frukterna av många och långa års hårt arbete och målmedveten strävan — till största delen i det tysta — från såväl militärt som civilt segelflygarhåll. Den positiva inställning som flygvapnets ledning intagit och intar till segelflyget har spelat en kanske avgörande roll, men grunden till det goda resultatet har lagts i KSAK och dess lokala flygklubbar, där ett intensivt och i allra högsta grad oegennyttigt arbete utförts av en till antalet allt mera ökad samling idealister.

Det civila och militära segelflyget har till mycket stor del arbetat hand i hand — och framförallt har detta varit förhållandet under senare år. Från flygvapenhåll har på senare tid det civila segelflyget fått ett mycket värdefullt erkännande i och med att det genom statistiska undersökningar konstaterats att segelflygning är en utomordentlig förskola för vapnets aspiranter.

Den svenska flygindustrin har också gjort en stor insats och ofta under stora svårigheter och med ekonomiska uppoffringar hjälpt till att få fram den materiel utan vilken segelflyget inte hade kunnat utvecklas.

Ingen materiel har ju stått att erhålla utifrån. Det har klagats över de höga priserna, och klagomålen har nog också i de flesta fall varit berättigade, men man kan inte bortse från de problem flygindustrin haft. Höga materialpriser i förening med omskolning och utbildning av arbetskraften samt framförallt de små serierna har varit de främsta orsakerna till de höga priserna.

Ett faktum är emellertid att vårt segelflyg nu på både personal- och materielfronten står väl rustat att uppta kampen om den absoluta topp-positionen i världen. Detta får man bli ett livligt intryck av när man studerar förhållandena utomlands litet närmare. Utlandets ögon har för övrigt varit riktade mot svenskt segelflyg under senare år i större utsträckning än vad folk i allmänhet tror, och de erkännanden som gjorts beträffande det svenska segelfly-

gets standard såväl kvantitativt som kvalitativt är värda att noteras.

Mänskligt att döma blir det Sverige som i förening med Schweiz, England och Ryssland får försvara gamla världens färger i de internationella segelflygtävlingarna som säkerligen snart blir verklighet. Redan i sommar kommer ju för övrigt segelflygtävlingarna på Alleberg och i Örebro att få internationell prägel.

Det finns dock ett men: kommer vårt segelflyg att få den hjälp och det ekonomiska stöd som fordras för att det skall kunna bibehålla sin goda placering och eventuellt gå upp i den absoluta toppen?

I segelflygarnas egna led är intresset för segelflyg nu större än någonsin, och någon tvekan i frågan om segelflyg eller motorflyg existerar knappast. Alla verkliga flygare finner det naturligt att det skall finnas ett både-och och inte något antingen-eller.

Staten har under de senare åren funnit sig föranlåten att stödja segelflyget om även i mindre utsträckning än vad som från segelflygarhåll ansetts önskvärt. Detta statsstöd har visat sig utomordentligt värdefullt. Emellertid har man räknat med ett om möjligt lika kraftigt kommunalt stöd, men detta har i de flesta fall uteblivit. Ett är säkert: utan det stöd som ett fåtal privatpersoner och firmor givit svenskt segelflyg under dess svåraste år och som dessa fortfarande anser sig böra ge, hade vi helt enkelt inte varit där vi är nu.

När nu svenskt segelflyg är så nära en ledande ställning, frågar man sig: är det då inte värt att offra ytterligare något på denna elitsport? Segelflyget är internationellt numera godtagat som en klassisk sport, sedan det upptagits på det olympiska tävlingsprogrammet. Men segelflyget är dessutom något mera än en vanlig sport. Det fordrar både tekniskt kunnande, fysisk och psykisk anspänning och träning och dessutom i minst lika hög grad som någon annan sportgren omdömesförmåga och djärv fantasi.

Som ungdomsrörelse har kanske segelflyget mera att bjuda än någon annan sportgren, och man får därför hoppas att segelflyget även i framtiden får det stöd — ekonomiskt och moraliskt — som det behöver för att ytterligare utvecklas.

Vi bör väl värda våra tillgångar även på detta område.

60% Å AUTOMOBILFÖRSÄKRINGSPREMIEN!

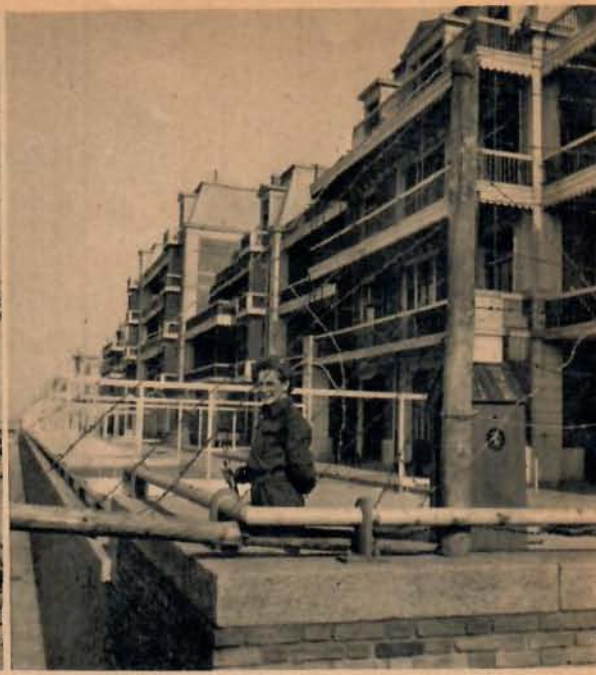
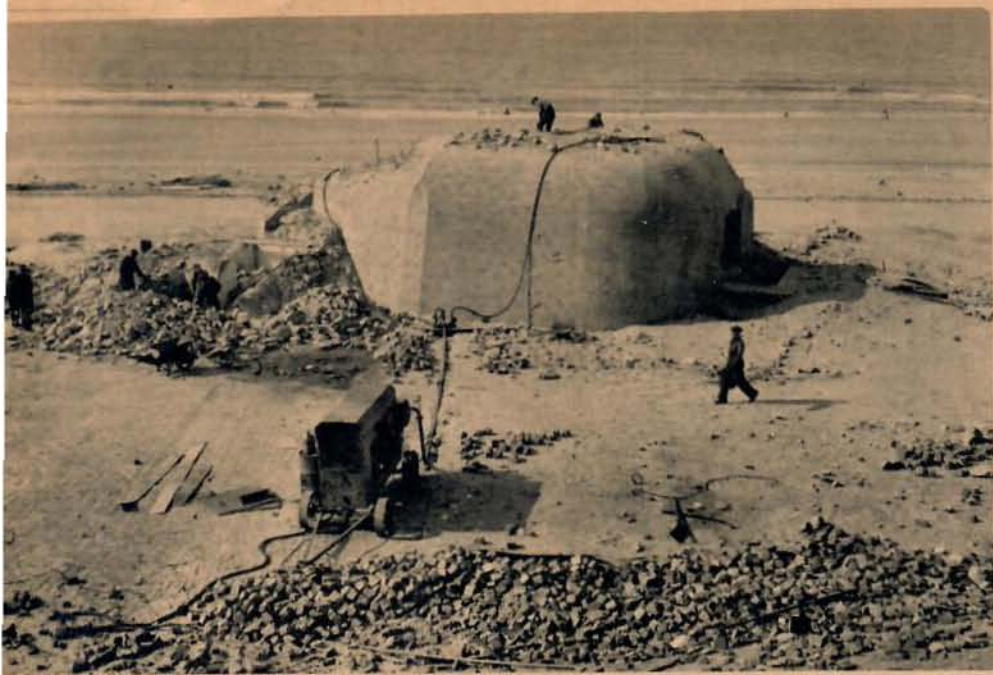
Trafik premierar varsam körning. Utöver avtalsmässig rabatt efter 4 skadefria år (50%) lämnar Trafik som vinståterbäring ytterligare 10% rabatt å vagnskade-, stöld- och brandförsäkringspremierna vid fullständig försäkring fr. o. m. den 1 febr. 1946. Trafik fullföljer härmed sin liberala premiepolitik.



Vår vinst
- Er vinst

TRAFIK

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



Det holländska återuppbyggnadsarbetet karakteriseras bl a av att de väldiga betongbunkrarna i den förra tyska Atlantvallen slås sönder. Bilden är tagen vid Scheveningen liksom den holländska soldaten på post.

HOLLAND ÅTERUPPBYGGER

När man kommer till Holland får man verkligen ett begrepp om vad ett ockuperat land kan bli utsatt för — ekonomiskt, materiellt och moraliskt. Skulle någon före kriget ha kunnat tänka sig att detta rika, bördiga land på grund av den grymmaste ockupation och den mest konsekventa ut-sugning av barbariska fiender skulle behöva se tusentals av sina medborgare svälta ihjäl? Holland har upplevt hungerns alla fasor. Det hjälpte inte att vara miljonär, det gick ändå inte att skaffa mat, eller också tog tyskarna ifrån dem de fattiga kilo potatis de lyckats få tag i efter milslånga vandringar ute på den holländska landsbygden — och sköt ned dem utan dom och rannsakan för att de trotsat förbudet att lämna städerna. Dagsransonerna motsvarade som lägst 240 kalorier mot normalt 2 800—3 000!

Under de första 20 veckorna 1945 — då fasorna kulminerade — avled enbart i Haag 5 160 personer av epidemiska sjukdomar och svält. Antalet ihjälsvulna, som under januari steg från 16 till 20 procent av antalet avlidna, steg snabbt till 40 och 50 procent för att veckan 9—14 april kulminera med 54 procent. Inte förrän andra veckan

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

i maj började denna döds-siffra sjunka och i slutet av juni hade den gått ned till 7 procent.

Med dessa fasansfulla siffror för ögonen förstår man att det svenska Röda korsets undsättningsexpedition mottogs med glädjetårar, ja, med en tacksamhet mot Sverige som sent kommer att dö och som skapat »legenden om det vita svenska brödet och sagan om det svenska margarinet som var godare än någonsin smör». En svensk kan helt enkelt inte möta en holländare utan att det »himmelska svenska brödet» kommer på tal och ännu i dessa dagar kan man på gavlarna till ännu inte rivna skyddsrum se de svenska färgerna och ett varmt tack till Sverige.

När man ser och hör vad ockupationen och kriget kostat Holland, måste man anse det var ett rent mirakel, att landet så

snabbt återhämtar sig. Hollands skade-ståndskrav på Tyskland uppgår till omkring 38,5 miljarder svenska kronor — två tredjedelar av den holländska nationalförmögenheten före kriget — men skadegörelsen har kostat ännu mycket mera och återuppbyggnaden beräknas kosta omkring 20 miljarder kronor. Av landets rullande järnvägsmateriel återstod vid befrielsen enbart 165 av 890 lokomotiv, 1 050 av 30 000 godsvagnar, 284 av 1 750 persolvagnar, 5 av 300 elektriska tåg och 1 av 57 dieselektriska tåg. Det mesta av detta var stulet av tyskarna, resten förstört av krigshandlingar. Nu rullar åter tågen efter bestämd tidtabell.

Plesmans andra livsverk

Det holländska trafikflyget var också i det närmaste utplånat. Och så kom det sig att KLM:s högste chef Albert Plesman efter att ha sluppit ut från den tyska fångenskapen stod inför uppgiften att återigen börja från början.

Han hade redan en gång byggt upp Koninklijke Luchtvaart Maatschappij till ett

Dopet i Twenthe. Enschedes 84-årige f borgmästare Edo J. Bergsma döper KLM:s första DC-4 i skummande »champagne». — I mitten direktör Plesman med »Twenthes» stolskydd. — T h »Twenthe» på Twenthe före dopet.



av världens väldigaste och mäktigaste flygtrafikföretag — han har redan utträttat mer än de flesta. Det tyska koncentrationslägret kunde inte bryta ned hans järnvilja och hans holländska energi. Nu är han alltsedan befrielsen dag och natt, söndag och vardag i rastlöst arbete på sitt andra livsverk, och tillsammans med sina skickliga medarbetare återuppbygger han KLM förbluffande raskt trots miljoner svårigheter av olika slag och återger »den flygande holländaren» dess gamla världsställning.

»Den flygande holländaren» trafikerar åter fyra gånger i veckan den berömda Batavialinjen till nederländska ostindien, var elfte dag startar en Skymaster från Schiphol till holländska Västindien och den 21 maj öppnas planenligt trafiken över Nordatlanten till New York via Prestwick. Europatrafiken ökar för varje vecka. På senaste tiden har bl a direktlinjen Amsterdam—Oslo öppnats och trafiken på Stockholm återupptagits.

Största svårigheterna

Den store pådrivaren i KLM, dess motor, dess hjärna och hjärta, är som sagt Albert Plesman. Hans är de stora linjerna och efter hans direktiv arbetas det hårdare och effektivare inom KLM just nu än kanske i något annat flygbolag.

När man möter Albert Plesman och ställs inför denna underbara personlighet känner man sig som ett litet onyttigt kryp. Man blir oerhört imponerad av hans fantastiska kunskaper om allt som rör trafikflyg men man imponeras ännu mera av hans mänsklighet, hans vänlighet och öppenhet samt hans stora lugn trots alla de svårlösta problem han har att brottas med.

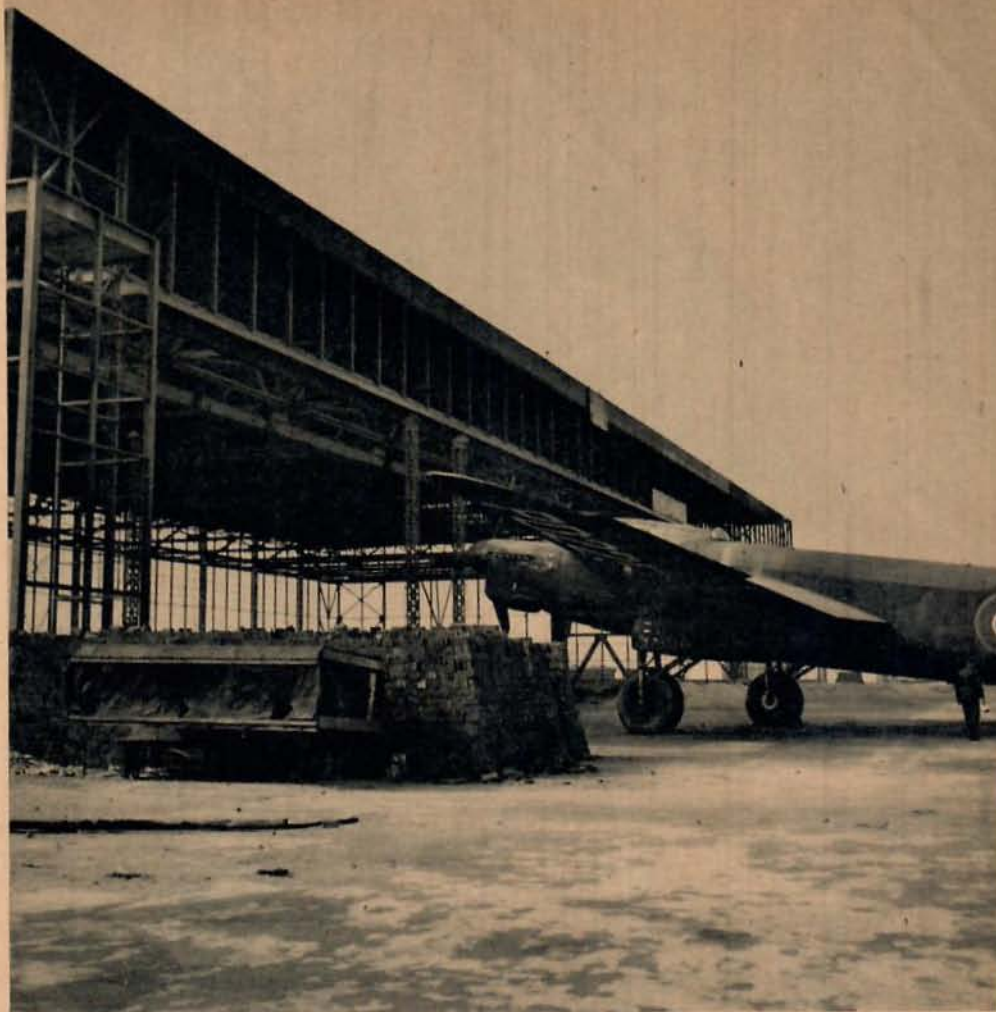
— Vi har haft ett rep om halsen, säger han till FLYG:s utflugne medarbetare, men vi skaffar oss en millimeter andrum i taget. Vi arbetar hårt och vi är lyckliga över att se resultat av vårt arbete. Fort går det inte ty vid befrielsen måste vi börja med grunden igen och det är oerhört ont om byggnadsmaterial. Men vi gör så gott vi kan. (Det är sannerligen inte litet. Intervjuarens anm.)

— Våra största svårigheter har varit av ekonomisk art, fortsätter direktör Plesman. Före kriget kunde vi växla våra holländska guilders till vilket myntslag vi önskade. Nu har holländska staten ytterst ont om utländska valutor och det gäller att avgöra, vilka utländska inköp som är de för landet viktigaste, innan våra tillgängliga valutor tas i anspråk. Ett särskilt »deviskontor» har upprättats för den sakens skull och detta kontor är allsmäktigt. Det hjälper inte ens — som jag fick vid ett tillfälle — med tre ministrars tillstånd. Deviskontoret kan i alla fall säga nej.

En annan stor svårighet i vårt återuppbyggnadsarbete är bristen på flygande personal. Tyskarna stängde alla våra skolor och därför har vi svårt att få tag i tekniskt bildade ungdomar. Visserligen pågår träningen av nya besättningar varje dag men vi har måst importera piloter från andra länder, så att vi nu har en mycket internationell samlning i KLM. Så småningom skall vi övervinna även dessa svårigheter.

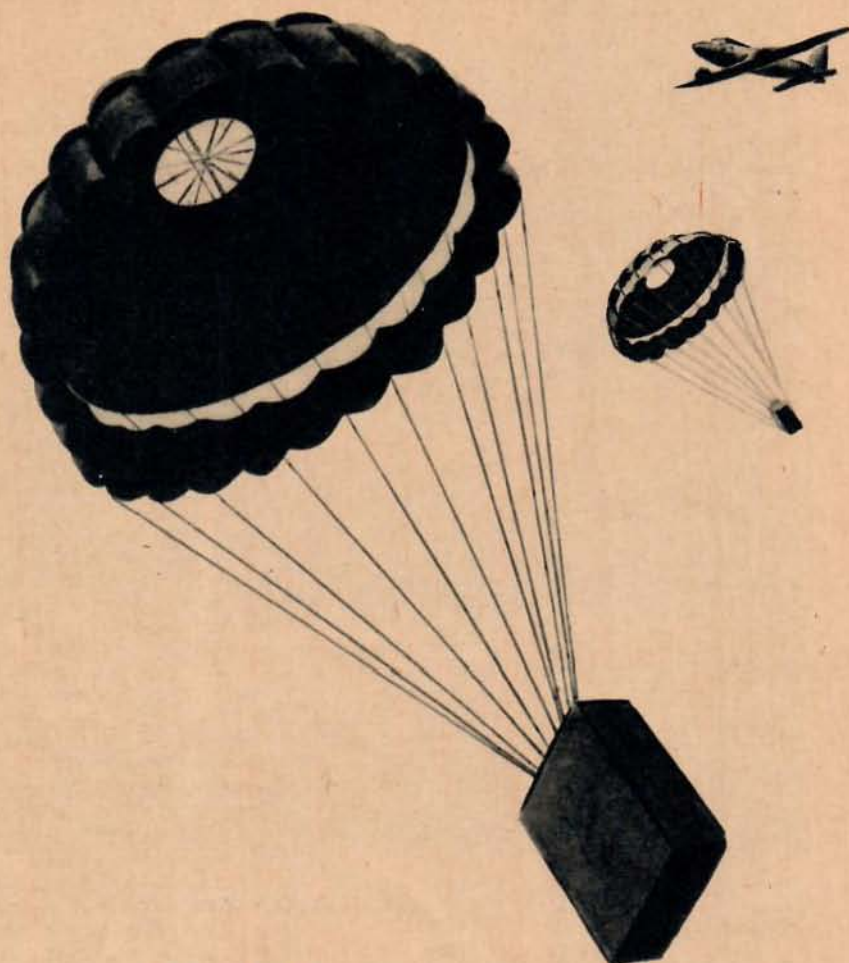
Materielfrågan har också vållat oss stora bekymmer. Batavialinjen drives nu som repatrieringsverksamhet i holländska regeringens regi och med dess Skymasters. Det är dock KLM som svarar för markorganisationen med allt vad därtill hör och det

(Forts. på sid. 31.)



Här ovan reser sig järnställningarna till en av de snart färdiga jättehangarerna på Schiphol. En Avro Lancaster framför. — Nedan doggästerna samlade på Twenthes flygfält sedan KLM:s första DC-4 döpts.





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. Vaxat papper.



**Bernt Balchen ger
högsta betyg åt våra**

TRANSPORTFALLSKÄRMAR

Bernt Balchen uttalar sig för FLYG:s New York-korrespondent: — I materiellt hänseende hade Sverige två saker, som speciellt imponerande — den ena var en varufallskärm av papper, tillverkad av Nissafors, som visade sig betydligt effektivare än motsvarande amerikanska konstruktion.

**NISSAFORS
PAPPERSFÖRÄDLINGS A.-B.**

Nissafors. Tel. 30

Ombud för Nissafors fallskärmar: AB FLYGLEVERANSER, STOCKHOLM

De äro sammantatta 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. För fredligt ändamål lämpliga för undsättning i fjällen, isolerade öar m. m. — Effektiva som reklamändamål.

RAPPORT FRÅN SLAGET OM OLJAN

Av AVIATOR

Den 30 september 1945 avgavs såsom tidigare omtalats i FLYG till amerikanska regeringen en rapport över verkningarna av bombkriget mot Tyskland. Rapporten var upprättad av en för ändamålet tillsatt kommission med övervägande civila ledamöter, som under mer än ett år, sålunda redan före krigets slut, studerat de strategiska flygoperationerna. Kommissionen fann, att kriget mot oljan blev det avgörande i luftkrigföringen mot Tyskland och i sin helhet avgörande för kriget. Näst oljan i betydelse kom kommunikationsbekämpningen. Nu föreligger ytterligare detaljer och bekräftelser rörande oljekrigets betydelse, dels från den amerikanska kommissionens oljexperter, dels från brittiska parlamentet.

Enligt rapporten fällde engelsmän och amerikaner tillsammans 225 000 ton bomber mot oljemål jämte kemisk-teknisk industri och gummifabriker, vilket blev 9,3 % av den totala bombmängden mot Tyskland. Vid krigsutbrottet hade Tyskland ett krigsförråd av flygbensin för 3,1 månader och av bilbensin för 1,9 månader. Behovet för längre tid skulle tillgodoses med inhemsk produktion och import, främst från Rumänien. Det var sålunda av yttersta vikt att hålla produktionen och importen uppe.

Sedan baser för tungt bombflyg upprättats i Italien på senhösten 1943, började en amerikansk bomboffensiv mot Ploestis oljefält, på allvar dock först i april 1944. Tidvis erhöles driftsavbrott, men anfallen motsvarade knappast förväntningarna. Ytterligare svårigheter för den tyska importen framkallades av minutläggning från luften i Donau och järnvägsbekämpning. Något helt stopp för tillförseln av rumänsk olja blev det dock aldrig, förrän ryssarna invaderade Rumänien i augusti 1944. Då hade den egentliga bomboffensiven mot oljemål i Tyskland pågått i tre månader. Alltsedan maj 1944 stod oljan främst på prioritetstapan över bombmål i Tyskland. Det var till en början främst amerikanerna som anföll, men snart anslöt sig också RAF.

Tyskarna var väl medvetna om betydelsen av att hålla driften i gång och samlade därför mycket starkt luftvärn till fabriker. För att minska förlusterna anföll amerikanerna delvis i skydd av moln med hjälp av ekoradio och engelsmännen under mörker med hjälp av sin speciella »vägvisare»-teknik, vilket helt naturligt minskade träffsannolikheten jämfört med vanlig fällning under dager. Man har nu kunnat konstatera, att amerikanerna vid vanliga dageranfall med direkt riktning i genomsnitt fällde 27 % av bomberna inom fabriksområdena. Vid instrumentbombning gick resultatet ned till 5 % för amerikanerna, medan engelsmännen med hjälp av sina vägvisare kunde hålla träffgenomsnittet vid 16 %. Sammanlagt föll i genomsnitt 13 % inom målområdet. Därvid är dock att märka, att träffarna inom fabriksområdet med större eller mindre tur blev mer eller mindre verkamma. Så t. ex. lyckades RAF på två anfall hösten 1944 få in tre träffar av 1,8-tonsbomber och åtta av 500-kgbomber, som stoppade tillverkningen i Bottropfabriken för resten av kriget, tack vare att byggnaden för högttryckscompressorerna träffades. Å andra sidan anfölls Leunaverken med 18 000

ton bomber i 22 anfall under 9 månader men kunde ännu i april, efter att dock åtskilliga gånger ha måst stoppa, köra med 15 % av kapaciteten. Genomsnittligt torde blott 3,5 % av de fälda bomberna ha varit fullt verkamma. Detta blev emellertid tillräckligt.

Av 6 milj ton oljeprodukter, som tillverkades i Tyskland 1943, kom 3 milj — däribland all flygbensin — från 13 hydreringsverk, belägna på västra, mellersta och östra Tysklands brunkolsområden. Leuna i Sachsen och Pölitz vid Stettin var de största. Dessa fabriker var självfallet huvudmål. 1,4 milj ton — mest smörj- och dieseloljor — kom från råoljeraffinaderier, som fick 25 % av bombmängden. Tyskarna lade ned all energi och organisationsförmåga på civilförsvaret av oljeförsörjningen. Under rikminister Speer arbetade en särskild oljediktator, Geilenberg, i spetsen för 350 000 man på reparationer och omläggningar av industrien. Något resultat hann dock icke utvinna före krigets slut.

Från maj 1944 dalade både produktion och förråd av flygbensin, bilbensin, brännolja och smörjolja raskt nedåt. Vid årsskiftet hade tillgången reducerats till en fjärdedel. De återstående månaderna under 1945 fortsatte kurvan mot noll.

Följderna av oljebristen lät icke länge vänta på sig. Det första offret blev tyska flygvapnet. Drastiska bränslerestriktioner, framför allt för utbildningen, hade börjat redan 1943. De tyska jaktflygarna skickades till fronten efter endast 35 timmars utbildning i jaktplan. Detta gjorde måhända mindre 1943, då de amerikanska jaktplanens aktionsradie ej nådde längre än till västligaste Tyskland. Under 1944 sattes långdistansjaktplanen — Mustangerna — in på eskort, och då måste dessa orutinerade tyska förare ta upp striden med amerikanska motståndare, som hade minimum 160 timmars jaktträning bakom sig. Jaktstridsledningen måste också begränsa sig och insätta sina förband endast vid de värsta fiendliga bombföretagen. Tyska flygvapnets bensinkonsumtion sjönk från 195 000 ton per månad i maj till 41 000 ton i november; månadsbehovet var omkring 170 000 ton. Tiden för inkörning av nya motorer skars ned till en halv timme med resultat att leveranskvaliteten gick ner och driftsäkerheten minskade.

Också tyska armén råkade illa ut på grund av bränslebristen. Den tyska decemberoffensiven i Ardennerna byggde på erövring av allierade bränsleförråd under en fortsatt framryckning över Liege mot Antwerpen. Reträtten från Ardennerna blev förlustrik och i de fortsatta försvarsoperationerna blev strategiska omgrupperingar för att möta de allierades offensiver på olika delar av västfronten omöjliga till följd av bränslebrist. General Bradley, chef för den amerikanska armégruppen, har beskrivit hur det taktiska förloppet mångfaldiga gånger förenklades till tyskarnas nackdel, därför att rörligheten hade upphört. Den tyska armén var lamslagen. Den styckades och likvidera-

des bit för bit. På östfronten var situationen densamma. Då ryssarna bröt ut ur brohuvudet vid Baranovo hade tyskarna samlat 1 200 stridsvagnar till motanfall. De saknade emellertid bensinförråd för påfyllning och blev snart orörliga och kringrända. Katastroferna både i öster och väster berodde sålunda på bränslebristen förorsakad av luftanfallen, i väster dessutom på den ytterst verksamma förbindelsebekämpningen från luften.

Tyskarna har själva vittnat om oljekrisens betydelse. I juni 1944 skrev Speer till Hitler: »Om vi inte lyckas skydda hydreringsverken och raffinaderierna bättre kommer läget att i september vara ohållbart för både krigsmakten och folket.» I juli skrev han: »Fienden har lyckats förstöra fabriker kort efter arbetets återupptagande.» I augustirapporten hette det: »Om anfallen på oljeindustrien fortsätter som förut, kommer sista lagren att förbrukas i september.» I september medförde vädret en andhämtning för tyskarna. Nu hade emellertid RAF utvecklat sin vägvisare-teknik till fulländning, så att Speer i januari 1945 måste rapportera att fem stora hydreringsverk i inre Tyskland stoppats på en vecka och detta sedan fyra andra i västra Tyskland helt fallit ut under hösten. »Nattanfallen är nu verksammare än dageranfallen till följd av tyngre bomber och större precision.»

Efter sammanbrottet tillfrågades Speer, om han trodde, att bombanfallen allena skulle kunnat framvinga Tysklands kapitulation. Svaret blev ja. »Anfallen på oljeindustrien skulle ha varit tillräckliga att göra Tyskland försvarslöst utan lantmilitära operationer.» Fältmarskalken Milch höll med: »Om oljeindustrien anfallits 6 månader tidigare, hade nederlaget kommit 6 månader tidigare.»

En följdverkan av anfallen på oljeindustrien blev svårigheter för ammunitionstillverkningen. Viktiga råvaror för sprängämnesframställning, främst kväve och metanol (träspit) erhöles endast från oljeverken. Tillgången på dessa ämnen var knapp hela kriget, men sjönk under 1944 katastrofalt. På sommaren upphörde ammunitionstillverkningen nästan helt samtidigt med att striderna i öster och väster pågick som hetast. Följden blev utpräglad ammunitionsbriist inom hela krigsmakten på hösten. Ammunitionsansönering måste införas; luftvärnet förbjöds sålunda att öppna eld, om man icke var säker på att träffa!

Det är lätt att vara efterklok. Den allierade offensiven mot oljan hade nog inte kunnat börja tidigare än vad som nu var fallet. Varken engelska eller amerikanska flygvapnet var moget att börja förrän våren 1944. Instrumentbombningens teknik måste utvecklas först, långdistansjaktplanen måste tillkomma i tusental för att möjliggöra dageranfall utan orimliga förluster och sist men icke minst, det försvärande tyska jaktflyget måste kämpas ned.

Slaget om oljan blev avgörande för kriget. Men dessförinnan måste slaget om luftwaffe utkämpas, en lång och seg kamp, som krävde stora förluster för de allierade. Detta är lärorikt för den som funderar över försvarets framtida sammansättning.

SCHWEIZ

OLLE HÅKANSSON

heter författaren till denna intressanta artikel om det schweiziska segelflyget just nu. Han hör hemma i Karlstad men studerar för närvarande vid tekniska högskolan i Zürich, där han naturligtvis knutit starka band med segelflygarna, ty segelflygbiten har Olle Håkansson varit i många år och som sådan varit en av de främsta segelflygpionjärerna i Värmland. Man kan lugnt påstå att han som den aktivaste drivkraften skapat segelflyget i Karlstad. Teknolog Håkansson berättar här om de goda segelflygmöjligheterna i Schweiz, om alpflygningens tjusning, om dubbelkommandoskolningen, som håller på att slå ut den traditionella skolningen med glidplan, samt några allmänna uppgifter om det schweiziska segelflygets organisation. — Bilderna till artikeln har tagits av Th. Heimgartner och dr E. Zipkes, Zürich.

SEGELFLYGARNAS ELDORADO

Zürich i april.

Och jag säger er, vilket ni tror det eller inte, jag sniffade genom passet på endast en meters höjd. Det var så tanten kastade sig på backen och tog strecket med de nytvättade kläderna med sig. Men jag hade överskottsfart och visslade ut på andra sidan och in i uppvinden. Och när jag fick tillbaka min flygrapport från Luftamt så stod där ett par stora frågetecken och understrykningar under meningen »jag flög genom passet på tio meters höjd». Så även de förstod att jag måste varit lågt. Men jag hade en Moswey, plus min speciella passforceringsteknik. Man går inte direkt på passet, där är det mestadels fallvind, nej, man *smyger*, mina herrar, man *smyger*...

Det var Stumpe, som stod på en stol och

demonstrerade alpflygning, vilda dykningar mot bierstopet, blindflygning med slutna ögon och häftiga svängar, som då och då förpassade honom av stolen. Hannes, Beat, Pilz, René och alla andra, vilkas namn jag aldrig riktigt uppfattat, alla lyssnade vi med samma nöje till Stumpes utläggningar. De var kanske en aning luftiga men inte desto mindre roande. Kort sagt, det var den vanliga tisdagsträffen på Strohof i Gamla-staden i Zürich. Segelflygarna i akademiska flyggruppen har nämligen den trevliga vana att varje tisdag äta kvällsmålet tillsammans, prata en timme eller två efteråt för att sedan återvända till studierna. Dessa träffar skänker en behaglig avkoppling i läsandet och kommer säkert att bli ett bestående minne.

Det är vid dessa tillfällen jag fått en in-

blick i schweiziskt segelflyg med dess enastående möjligheter. Jag har sett färgfotos från Samaden, som skulle göra den mest kräsne svenske segelflygare till ett gelé av darrande hänförelse, få honom att packa kappsäcken och bums försöka få plats i ett trafikflygplan till Genève.

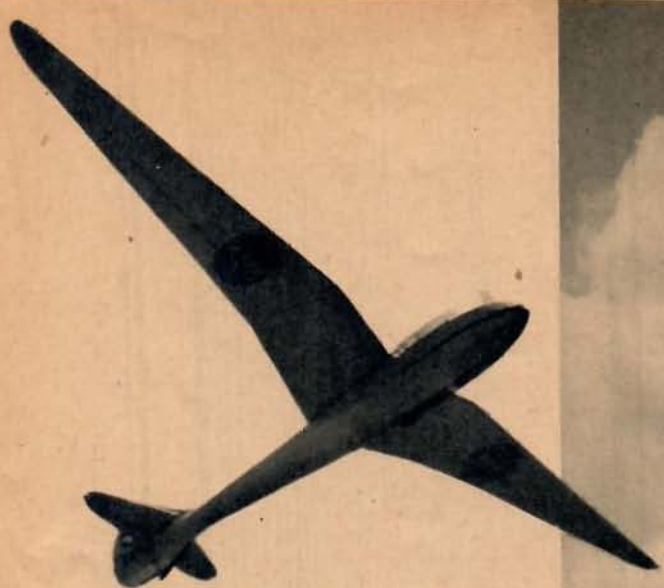
Det schweiziska segelflyget har ungefär samma historia som det svenska. En av de mest aktiva klubbarna i landet, Akademiska flyggruppen i Zürich, firade i december förra året sitt femårsjubileum och är alltså relativt ung. Naturligtvis hade schweizarna redan före kriget utfört goda prestationer, men det är först under kriget det kraftiga uppsvinget kommit med ordnad skolverksamhet och upprättandet av centrala skolor.

Klubbarna är organiserade under Aero-Club der Schweiz, schweiziska aeroklubben. Enligt de senaste uppgifterna finns 48 anslutna klubbar. Aeroklubben samarbetar med och är underställd Luftamt. Denna institution motsvarar alltså vår luftfartsstyrelse.

Klubbarnas byggverksamhet består av nybygge och reparationer. Emellertid sker de flesta nybyggen vid flygplanfabriker, fast grupperna har tillstånd att bygga segelflygplan. Vid klubbygge räknar man med sex till åtta kontroller under arbetets gång. Flygplanfabrikerna, som bygger segelflygplan, är ganska oansenliga. Arbetarstämman är liten eftersom man tillverkar en serie då och då och sedan övergår till annan verksamhet. Härigenom har man kunnat hålla betydligt lägre priser än hos oss. Det är också kanske därför man inte behöver så mycket klubbygge som vid våra svenska klubbar.

Vår markorganisation verkar vara bättre utvecklad än den schweiziska. Detta kan bero på att det inte finns så goda flygplat-

överst på sidan ses en S-18II över Crans sur Sierre i Wallis. Termiken bubblar... — Här t v utsikt från startplatsen i Samaden. — Längst ned på högersidan ett segelflygläger med en Elfe närmast t h om granen.



Här flyger ett tvärsigt segelplan av typ Spyr V in i bilden av en S-18, som fridfullt vilar på en slänt i Arosa. Pojkarna är just i färd med att montera ihop planet före start.



ser för segelflygskolning. I Schweiz kan klubbarna inte annat än i undantagsfall använda de anlagda flygplatserna för skolning, då utrymmet inte medger det. Grupperna tvingas därför söka egna fält, vilka visserligen medger riskfri utbildning men inte lämpar sig för bilskolning.

Om nybörjarutbildningen inte kan ske på samma rationella sätt som hos oss, så är däremot den högre skolningen desto bättre utvecklad. Möjligheterna för högre segelflygning är enastående goda, det finns användbara hang praktiskt taget överallt, vilka dessutom tjänstgör som förträffliga termikutlösare. Jag tror inte man gör sig skyldig till överdrift om man liknar Schweiz vid en enda bubblande termikgryta. I mitten på januari med tio graders kyla gjorde flygläraren vid Birrfeldskolan en flygning med passagerare i S-21H under kraftig »Biese», det vill säga kraftig ostlig vind. På ett hang alldeles i närheten hämtade han upp tillräcklig höjd för att få anslutning. Det rörde sig antagligen om en kombination av termik och vågbildning. Vi såg honom kretsa över platsen en timmes tid för att där- efter ge sig ut på sträcka. Om ytterligare

ett par timmar ringde han efter sin landning och meddelade en höjdvinst på drygt 3 000 m. Dagen innan hade en annan flyggrupp kunnat inrapportera en höjdvinst av 3 200 m med tvärsigt segelplan. Om man tänker på att detta skett under vintern kan man föreställa sig hur det måste vara på sommaren.

Det är ganska intressant att ta en titt på flygplanparken. Enligt registreringsförteckningen finns 103 glidplan, 96 träningsplan (Baby och liknande typer) samt 150 »Leistungssegelflugzeuge». Approximativt ger detta ett förhållande 2:2:3. Antalet S-certifikat var vid årsskiftet 315. Dessa siffror gäller alltså bara det civila flyget. Någon segelflygning inom flygvapnet förekommer ännu ej i nämnvärd omfattning. Säkerligen kan Sverige uppvisa ett större antal S-certifikat men inte en så högvärdig segelplanpark. Redan för ett par år sedan efterlyste ju för övrigt Stig Fägerblad en större bredd på vår högre skola. I Schweiz finns tre skolor, som har fast anställda lärare och bedriver verksamhet året runt, nämligen i Bern, Birrfeld och Grenchen.

Många grupper har sparat upp särskilda

platser för sin högre utbildning. Där har man under flygsäsongen permanenta läger och när mycket goda resultat. Det mest berömda lägret finns i Samaden, Engadin, i närheten av St. Moritz. Hit reser segelflygare från hela landet och även utlandet, då möjligheterna är mycket goda. Bara att ströva omkring i bygden är en ren njutning med den överväldigande utsikten. Samaden ligger på 1 800 m höjd över havet, och man startar uppe på slutningen alldeles under en av de höga bergkammarna. Det lär inte vara någon större svårighet att få 2 000—3 000 m höjdvinst i kombination av hangvind och termik. Man seglar då över altopparna och den eviga snön, ger sig vid lämpligt tillfälle ut på sträcka eller landar på civilflygfältet nere i dalen efter många timmars flygning. Sedan demonteras flygplanet och sänds med bergbanan upp till startplatsen.

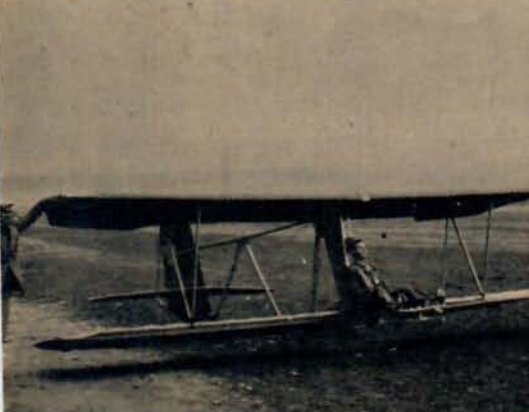
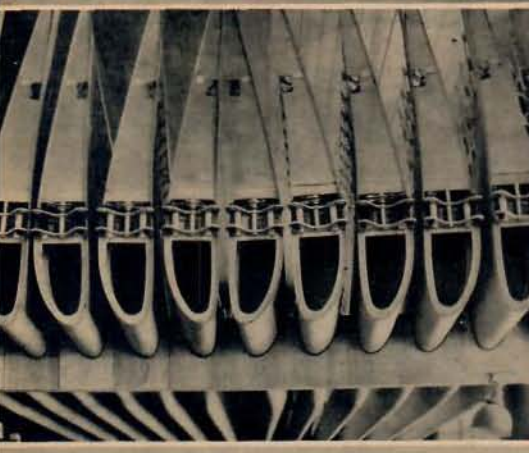
Ett mycket bra tips för segelflygare i den högre skolan borde vi faktiskt med det snaraste importera. Här kan man nämligen för den blygsamma summan av 15 francs per år prenumerera på den meteorologiska kartan. Den utkommer en gång om dagen





Bilderna:

Uppifrån räknat: Schweiz har hang som minsann inte går av för hackor; här ses hanget vid Rochers de Naye i Montreux. — En Moswey på flygplatsen i Samadendalen. — Moswey III under tillverkning: kroppsjiggen är ett rör. — Serietillverkade Mosweyvingar. — En experimentglidare, visserligen inte godkänd men kul ändå...



och tillstalles vederbörande med posten. Kartan, mycket trevligt tryckt, är försedd med analys och övriga kommentarer som kan vara av intresse. Det är inte underligt att man genast fäster sig vid de synnerligen gedigna meteorologiska kunskaper som kamraterna i flyggruppen besitter. Och detta så mycket mer som vädret över Schweiz är ett särskilt kapitel att förstå sig på.

Sträckflygning till Italien?

Akademiska flyggruppen i Zürich planerar att i sommar undersöka möjligheterna för sträckflygning till Italien. Startplatsen blir Samaden, varefter det är meningen att flyga över Alperna och fortsätta mot Syditalien. Andra grupper är intresserade av flygningar till Österrike.

Från första januari till den första november 1945 gjordes 44 000 starter med en flygtid av 5 500 timmar. Dessa siffror ger en bild av verksamhetens omfattning, men man måste ha i tankarna att bensintilldelningen för segelflyget endast varit en bråkdel av den svenska på grund av importsvårigheterna. Flygsläpstartar har först de sista månaderna av förra året kunnat bedrivas och även då i sparsam omfattning.

Nybörjarskolning i DK

Det har då och då i Sverige diskuterats möjligheterna att från början skola nybörjare i tvåsitsiga segelflygplan och helt eller delvis avskaffa glidplanen. I Schweiz har man varit inne på samma tankegång. Vid skolan i Birrfeld skolas nybörjarna numera helt i dubbelkommando och jag skulle förmoda att så är fallet åtminstone i de två andra permanenta skolorna.

Det är alldeles självfallet att detta slags utbildning ställer andra krav på instruktörerna än vid vanlig nybörjarskolning. In-

struktören bör ha minst tvåhundra starter i tvåsitsigt segelflygplan och ha genomgått specialkurs under erfaren lärares ledning.

Den flygplantyp som kommer till användning skall ha så goda prestanda att det känns angenämt lättare för eleven att senare flyga övningssegelflygplan. Härmed vinner ju klubbarna också att de har en maskin användbar för andra ändamål (kontrollflygning, blindflygtränning, passagerarflygning och högre segelflygning). Då haveririskerna är mindre, är det därför frågan om inte det i längden lönar sig med skolning från början i dubbelkommando, även om anskaffningskostnaderna är högre.

En sak, som särskilt är att lägga märke till är att samtliga segelflygare måste vara försäkrade. Försäkringen kostar per år 24 francs och innefattar förutom olycksfallsförsäkring även skador som kan tänkas uppstå vid start, landning och transport av flygplanen, alltså »tredje person». En härlig uppfinning för sträckflygare. Det finns också en billigare försäkring som gäller under tio dagar, avsedd för kursdeltagare.

Schweizarna betraktar oss svenskar som särskilt lyckliga. Något egentligt understöd från staten till klubbarna finns ännu inte i Schweiz. Luftamt understöder däremot den tekniska utvecklingen. Konstruktionsbidrag har under 1945 utgått till ett par typer enligt nedanstående:

Utarbetande av arbetsritningar 2 500 francs
Hållfasthetsberäkningar 700 francs.

Bidrag till hållfasthetsprov och provflygningar för godkännande (»Musterprüfung») 1 800 francs. Per typ 5 000 francs.
Schweizerfrancens svarar ganska nära mot vår krona (97 kr. = 100 fres.)

Klubbarna har mer eller mindre finansierats genom vänliga bidrag från industrier och enskilda. Därtill tjänar de en del på passagerarflygning med vinschstart. Det kan nämnas att segelflygarna i Zürich en söndag under den gångna hösten hade annonserat passageraruppstigningar. Anslutningen var så god att man fick upprepa samma sak de tre nästföljande söndagarna. Priset per uppstigning var 10 francs.

Schweizarna är ju kända att vara tekniska trollkarlar och det märks sannerligen även på konstruktionsivern när det gäller att skapa segelflygplan. Sedan 1913 har inte mindre än ett fyrtiotal olika typer konstruerats och byggts. Här nedan finns en översikt över de mest använda eller intressantaste konstruktionerna.

Olle Håkansson.

SCHWEIZISKA SEGELFLYGPLAN

	S 17	S 18 III	S 19	S 21	S 25	S 27	Spör IIIa	Spör IV	Spör V	Moswey IV	Elfe II
Konstruktör	J. Spalinger						A. Hug			G. Müller	Pfenninger
Konstruerad år	1935	1941	1936	1937	1943	1944	1936	1930	1942	1944	1942
Spännvidd	12,6	14,3	17,0	17,3	17,7	18,0	16,0	16,4	18,4	14,0	10,6
Längd	5,7	6,35	6,7	7,6	8,4	7,35	6,3	6,52	7,8	6,0	5,8
Vingyta	12,7	14,16	16,5	20,2	20,5	16,0	13,55	13,6	20,1	12,4	
Vingbelastning	14,2	16,9	14,5	18,8	20,0	17,8	16,3	19,0	20,0	18,5	
Tomvikt	105	155	160	220	250	200	140	180	245	135	65
Flygvikt	180	240	240	380	410	285	260	405	230	230	150
Sidförhållande	12,5	14,5	17,5	15,2	15,3	20,2	10	20	17	15,8	14
Glidtal	1:20	1:21	1:24	1:21	1:22	1:32	1:27	1:30	1:25	1:33	1:26
Sjunkhastighet	0,75	0,76	0,65	0,75	0,76	0,65	0,65	0,62	0,75	0,64	0,7
Hastighet vid min sjunkhast		60			65	61	58	63	65		



Vi introducerar **AEROCAR-SERIEN**

LEVERERAS OCKSÅ MED SKIDOR ELLER FLOTTÖRER

Trafikflyg-komfort för första gången i ett litet tvåmotorigt flygplan — ställbara propellrar — pneumatiskt infällbart trehjulsställ — utomordentlig sikt — bekväm istigning. — full användbarhet — hög marschfart — låga driftkostnader. Spännvidd 12,8 m, längd 8,41 m, höjd på noshjul 2,51 m.

AEROCAR MAJOR: två Cirrus Major 150 hk motorer — maxhastighet vid havsytan 259 km/t. Marschfart (65 % effekt) 227 km/t. Stighastighet vid havsytan 360 m/min. Stigförmåga vid havsytan med en motor och full last 61 m/min. Startsträcka 137 m. Bromsad landningssträcka 110 m. Flygvikt 1.813 kg.

AEROCAR MINOR och JUNIOR: två Cirrus Mi-

nor 100 hk motorer — maxhastighet vid havsytan 227 resp. 209 km/t. Marschfart (65 % effekt) 191 resp. 179 km/t. Stighastighet vid havsytan 244 resp. 183 m/min. Flygvikt 1.584 kg.

MAJOR och JUNIOR tar 6, MINOR 5 personer på korta eller medellånga sträckor. Långdistansversionen av MAJOR med förare och två passagerare samt rikligt med bagage har en flygsträcka på 1.600 km.

Skriv efter rikt illustrerad broschyr.

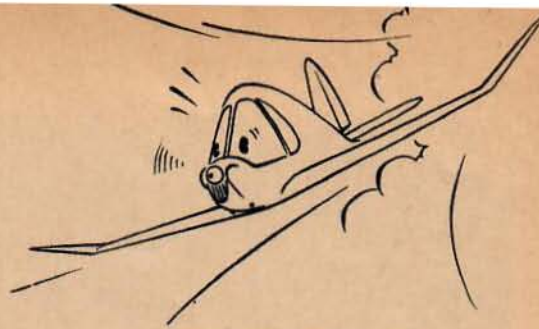
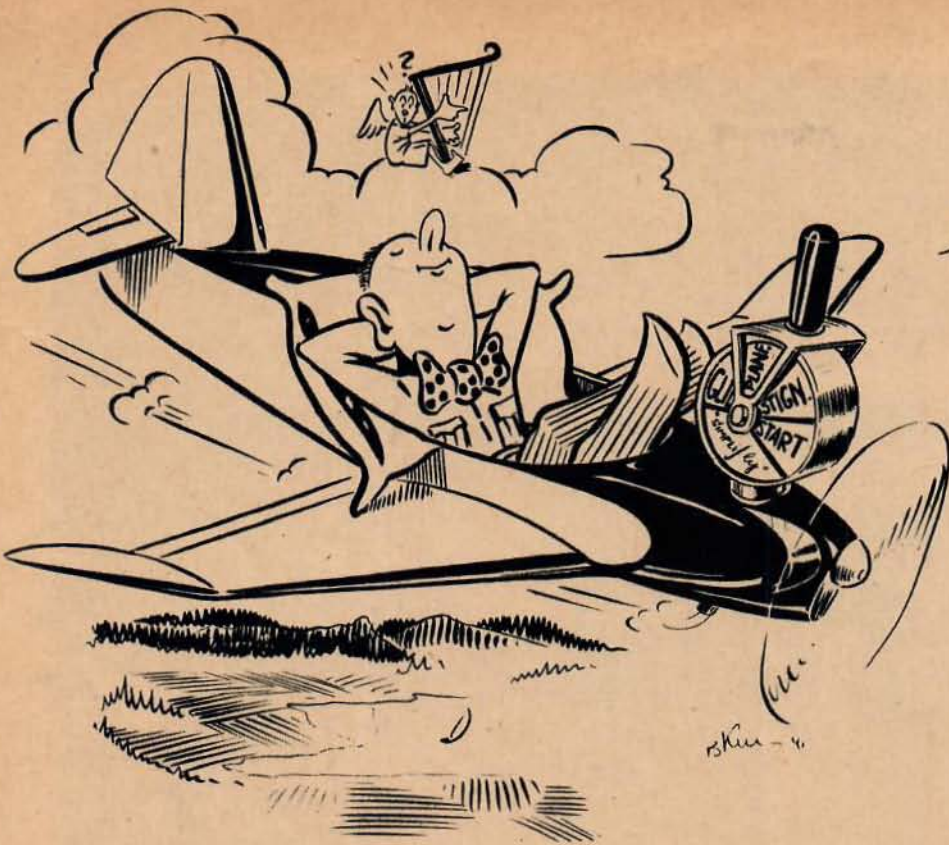


Förfrågningar från intresserade välkomna.

PORTSMOUTH AVIATION LIMITED

THE AIRPORT, PORTSMOUTH, ENGLAND

Telegramadress: Balmurlux. Portsmouth. England.



CULVER V

har en »växelspak» med ett läge för varje normalt flygtillstånd: »Start», »Stigning», »Planflykt», »Maxfart» och »Glidflykt».

Vingklaffarna och höjdrodret är sammankopplade och med »växelspaken» trimmar föraren om planet för det önskade flygläget.

Den vanliga styrspaken är endast till för att finkorrigera flygningen — om föraren så önskar.

Sidrodret behöver inte användas under flygningen utan avses närmast för starter och landningar i sidvind samt rullning.

Svensk agentur för Culver förberedes!

DET VERKLIGA FOLKFLYGPLANET

Vem har sagt att man alltid skall behöva sköta tre olika slags roder på ett flygplan? Vem har sagt att flygeleverna för alla tider skall vara tvungna att flyga 25 eller 40 timmar för att få certifikat och kunna flaxa ut i naturen med sitt eget eller någon uthyres sportplan?

Ingen har visserligen sagt att det alltid måste vara så men hittills har man varit så van vid detta »status quo» att ingen tänkt närmare på att kverulera och försöka få en ändring till stånd. Man har tragglat på och »offrat» massvis med timmar på att försöka lära sig kombinera rodrén på rätt sätt — den stora konsten i all traditionell flygning.

Nu ämnar vi inte påstå att detta är bortkastad möda. Det är alltid nyttigt att lära sig flyga från grunden och att det visar sig

ibland vara bra att certifikatet gäller för alla typer upp till en viss hästkraftgräns. Men det kommer alltid att finnas upptagna människor som inte har tid att ägna sig åt en fullständig flygutbildning men vill flyga i alla fall. För att denna kategori skall få komma upp i luften är det nödvändigt att själva flygandets teknik förenklas.

Nu hör jag ett tydligt knorrande från militärflygare och flyglärare m fl. Dessa är i allmänhet konservativa så till vida att de önskar ha kvar de tre gamla vanliga, kära sorterna av roder på ett flygplan och de vill ha full frihet att när som helst använda dem var för sig. Men då måste jag säga:

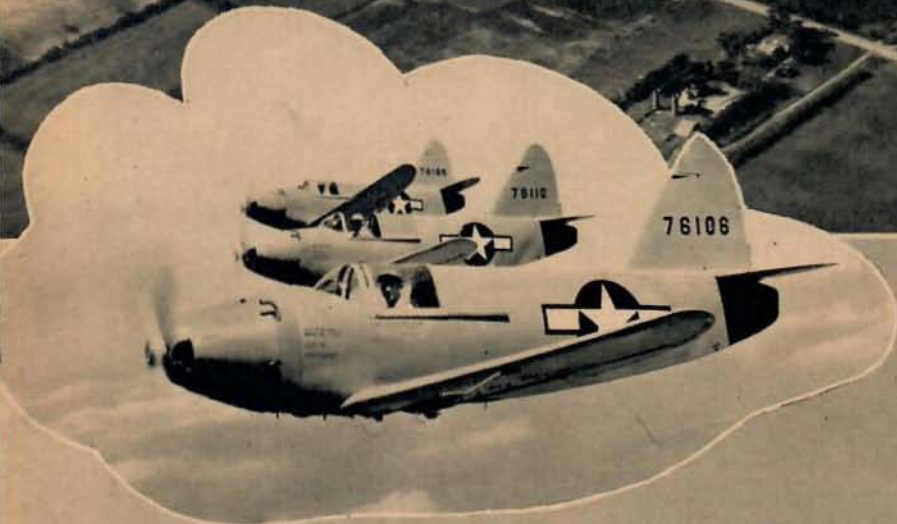
»Folkflygplanen konstrueras inte bara för er. Försök inte hindra den sunda utveck-

lingen genom att propagera mot en enklare manövrering!»

Ungefär så här har tydligen chefskonstruktören *Al Mooney* vid *Culver Aircraft Corp.* i *Wichita, Kansas*, resonerat när han skapade sportplanet *Culver V* (*V* for *Victory = Seger*). Ty manövreringen kunde knappast vara enklare. Det speciellt nya med *Culver V* är dess s. k. *Simply-Fly Control*. Vingklaffarna och stabilisatorn är sammankopplade så att när de föras läge ändras, omställs stabben automatiskt. Det är ju så att när man sänker klaffarna så vill nosen gå ner — på *Culver* höjs i detta fall stabbens bakkant, vilket motverkar ovannämnda dyktendens. Höjdrodret har krympt ihop till en »stjärtklaff», med vilken föraren kan finkorrigera planets läge, t ex göra landningen mjukare.

Culvertyper. Från förkrigstidens *Cadet* med infällbart tvåhjulställe, den radiostyrda militärtypen *PQ-8* (*TDC-2* inom flottan) med 90 hk motor och fast trehjulställe, radiotypen *PQ-14* (*TD&C-1*) med 150 hk motor och infällbart trehjulställe samt längst till vänster den nya modellen *V*.





OVAN OCH NEDAN SES DEN LÄCKRA SKEPSELSEN
CULVER V, NÅGOT ATT DRÖMMA OM FÖR VARJE
SPORTEFLYGARE. — INFALLD: EN GRUPP
CULVER PQ-14 (TD2C-1), MARSCHFART NÄRA 290 KM/T.

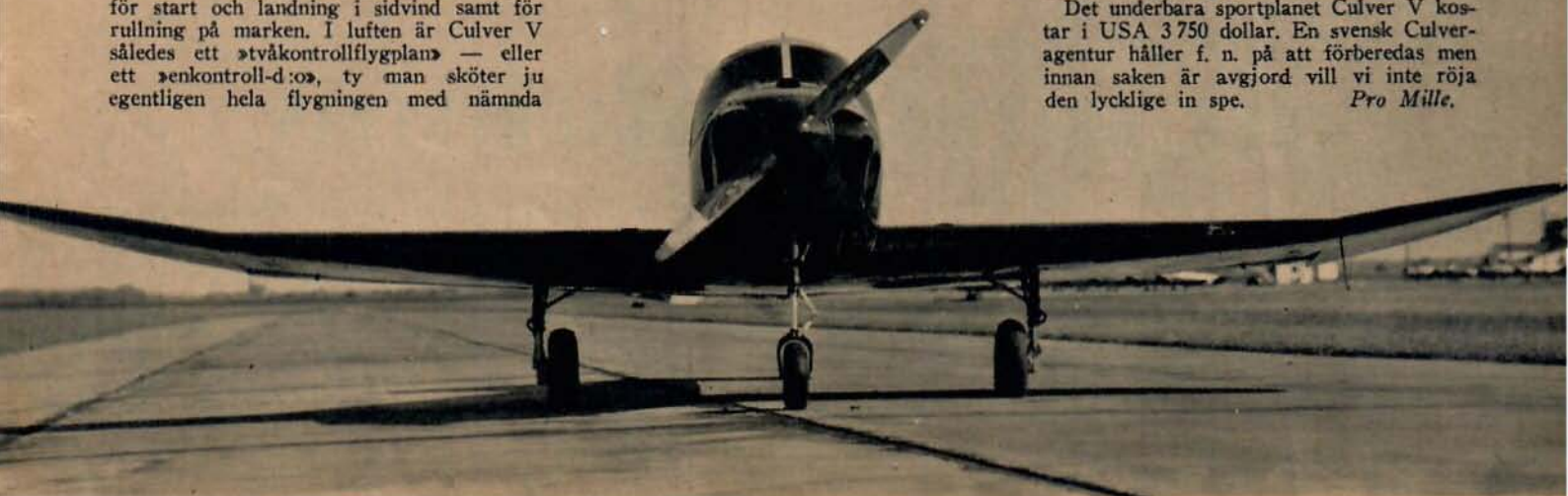
På instrumentpanelen finns en »växelspak» med lägen för »Start», »Stigning», »Planflykt», »Maxfart» och »Glidflykt» — det är alltså klaffarna och stabben som ställs om med denna »växelspak». Föraren har bara att »växla» så snart han ämnar övergå från t. ex. stigning till planflykt. Och när han vill landa så är det bara att ställa om till »Glidflykt» så sköter planet om allt — även landningen om föraren är lat och vill slöa i stället för att flyta ut på vedertaget sätt. Sidrodret behöver inte användas i luften utan är närmast avsett för start och landning i sidvind samt för rullning på marken. I luften är Culver V således ett »tvåkontrollflygplan» — eller ett »enkontroll-d:o», ty man sköter ju egentligen hela flygningen med nämnda

»växelspak» (eller »maskintelegraf» om man använder vår tecknars terminologi). Mr Mooney funderar t. o. m. på att ta bort det ena skevrodret... det skulle kunna räcka med ett enda skevrodret, tycker han. Konservativ kan man absolut inte kalla honom.

Att Culver V är en »idiotsäker» kärra är självklart. Detta flygplan betecknar det allra nyaste inom sportflygvärlden och

Culver har här tillvaratagit alla erfarenheter som vunnits med firmans tidigare konstruktioner: förkrigssportplanet *Cadet*, den radiostyrda trehjuligen *PQ-8* (*PQ* betyder att förare kan medfölja till skillnad mot *OQ*, som betecknar obemannat radiostyrt fpl, d. v. s. bensinmodell) samt den förbättrade typen *PQ-14*. Culver V har konstruerats för folk som hos sitt flygplan önskar en kombination mellan enkelhet i handhavandet, säkerhet, hastighet och lång flygsträcka — med Culver V:s 7 tim flygtid på en fyllning kommer man långt.

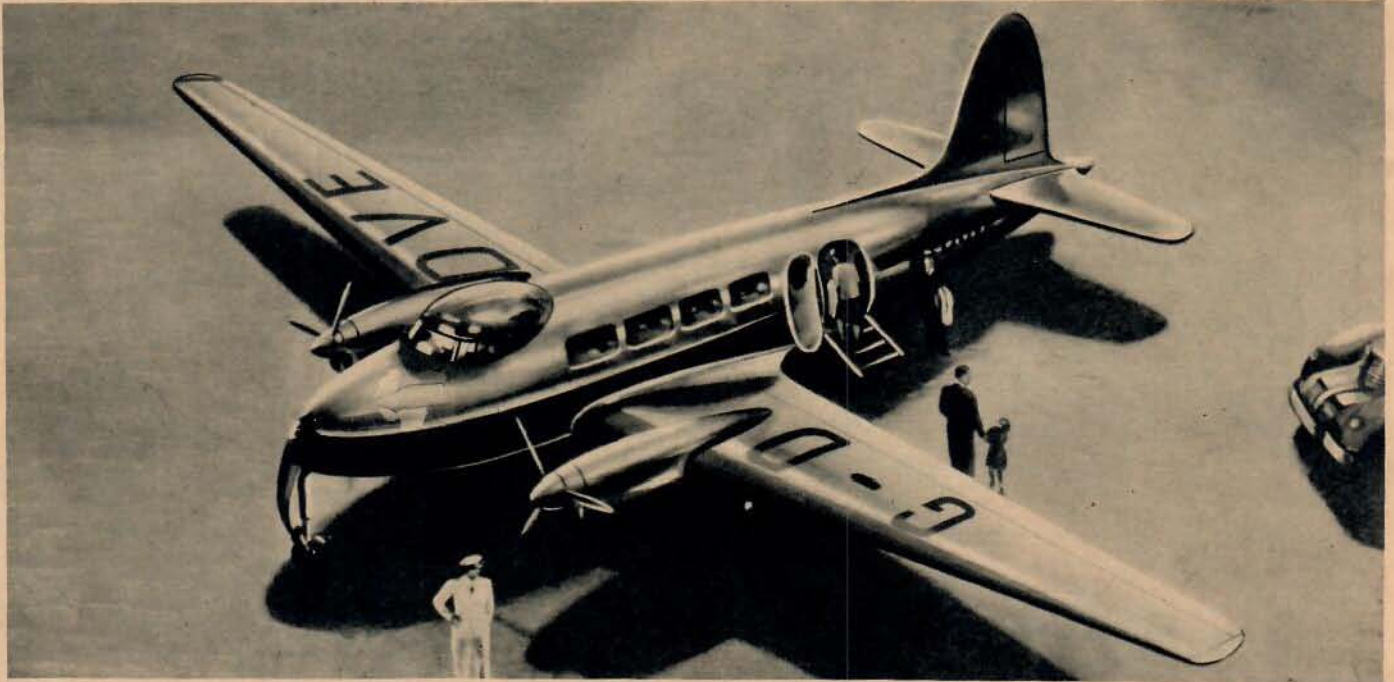
Det underbara sportplanet Culver V kostar i USA 3750 dollar. En svensk Culver-agentur håller f. n. på att förberedas men innan saken är avgjord vill vi inte röja den lycklige in spe. *Pro Mille.*





Cecil John Rhodes, 1853–1902. Brittisk imperialist och donator. Ägnade sitt liv åt utvecklingen av Syd-Afrika, sökte ena brittiska och holländska intressen och upprätta fredliga förbindelser med de infödda folken. Planerade Brittiska Syd-Afrikanska Kompaniet, som förvaldade Rhodesia, uppkallat efter honom. Han utvecklade järnvägar och telegrafförbindelser samt donerade stipendier till Oxford för studenter från brittiska imperiet och Förenta Staterna.

RHODES skulle ha välkomnat . . .



The Dove (Duvan), tillverkat av de Havilland-bolaget, konstruktörerna av Mosquitoplanet, är ett litet transportplan för sekundära ruter och pionjärflyg. Med två högeffektiva Gipsy Queen motorer tar det 11 passagerare eller 800 kg. frakt på ruter upp till 800 km. och med en flyghastighet på 250 km. i timmen. Maximihastighet under kryssning är 346 km. i timmen.

the DOVE, ett flygplan för freden

Den victorianske kolonisatören insåg järnvägarnas och telegrafens fördelar och begagnade sig av dem. Hade flygtransporter varit tillgängliga, skulle han utan tvivel ha begagnat dem, enär de påskynda territoriell och industriell utveckling och bringa ny bygd inom få timmars räckhåll för varje befolkningscentrum.

Storbritannien är det geografiska centrum för jordens landmassa och det logiska centrum för världens flygindustri. Direkt från framgångarna med konstruerandet och producerandet av krigets bemärkta stridsplan äro brittiska konstruktörer och ingenjörer nu sysselsatta med att tillverka moderna transportplan av alla sorters storlekar och klasser.

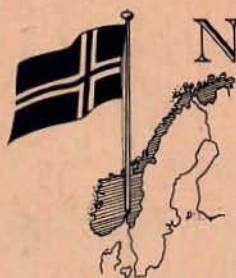
Såsom arvingar till en tradition utan like på världshaven och pionjärer för de kompulsionsdrivna planen och ekoradion tillmötesgå de—och komma att tillmötesgå—varje krav från dagens och morgondagens flygfåldar.

Segerrik i kriget bygger nu

DEN BRITTISKA FLYGINDUSTRIN

för världens flyglinjer

ANNONS FRÅN THE SOCIETY OF BRITISH AIRCRAFT CONSTRUCTORS, LONDON, ENGLAND



NORSK HORISONT

Från
FLYG:s Norge-
korrespondent

ÅTERUPPBYGGANDET av det norska civila trafikflyget påbörjades redan under kriget i det att den norska regeringen i London upprättade en halvt civil, halvt militär organisation som fick i uppdrag att tillvarata civilflygets intressen och tillrättalägga arbetet för ett återuppbyggande efter kriget. Denna organisation — Norsk Luftfartsstyre — fungerade även efter kapitulationen och drev linjeflygning i samarbete med de militära myndigheterna. Samtidigt pågick förhandlingar och planläggning för upprättande av ett nytt norskt lufttrafikbolag. I början av år 1946 bestämde de nordiska myndigheterna att det nya bolaget under namn av Det Norske Luftfartsselskap (DNL) skulle ombesörja all norsk lufttrafik inom och utom landet. Bolaget är en utvidgning av det tidigare existerande DNL som bildades 1933 och som före krigsutbrottet hade hunnit utbygga ett ganska omfattande trafikflygnät såväl inom som utom Norge. Medan detta bolag emellertid i väsentlig grad finansierades av intressenter i skeppsrederierna finansieras det nya bolaget både från sjö-

fartshåll, norsk industri och staten. Aktiekapitalet är omkring 30 miljoner kronor.

Därmed har riktlinjerna för den nya norska civila flygtrafiken fått fastare former. Som bekant ledes det nya bolaget av överste Bernt Balchen och lagmannsrettsakförer Per Backe med överstelöjtnant Johan Koren Christe som teknisk chef. Flygtrafiken inleddes programenligt den 1 april då DNL:s första linje Oslo—Köpenhamn öppnades. Samtidigt öppnade KLM sin linje Amsterdam—Oslo.

DNL samarbetar med DDL i Danmark och SILA i Sverige i fråga om trafiken på Amerika. Denna trafik försiggår som bekant även i samarbete med American Overseas Airlines. Gardemoen vid Oslo är avsett att mottaga denna trafik.

DEN NORSKA CIVILA FLYGTRAFIKEN skulle således kunna anses ha kommit väl i gång, men de stora problemen kan dock ännu inte anses tillfredsställande lösta. Som bekant anlade tyskarna en mängd nya flygplatser i Norge och utbyggde de gamla i stor utsträckning. Den kraftigaste utbyggnaden gjordes utan tvivel på Sola vid Stavanger, en flygplats som väl i dag får anses som en av de största i Europa. Sola har emellertid ännu inte kommit med i utvecklingen i den utsträckning som måhända vore motiverat, och helt nyligen interpellade

stortingsman Christian Oftedal från Stavanger stortinget om saken och kritiserade starkt den politik som lett till att Sola ännu inte kommit med i linjenätet. Interpellanten hävdade att Norge geografiskt sett i dag hamnat i en blindtarm, i det att huvudlinjerna från Amerika går till Kastrup och därifrån närmast som bilinjer till Gardemoen. Han påpekade bl a att generalsekreteraren i FN, Trygve Lie, hade landat på Kastrup medan Sola badade i solsken. Han framhöll att lokalintressena i Norge skadat riksintressena när det gällde flyglinjerna. Stortinget beslöt att göra en hemställan till regeringen om saken, och i flygarkretsar väntar man nu med spänning på vilket öde som skall drabba Sola.

NORSK AERO KLUBB och dess många flygklubbar runt om i landet har heller inte kommit i gång på allvar efter kriget. Flygklubbarna arbetar med samma svårigheter som privatflyget i övrigt och lider i första hand brist på materiel.

DET ÄR ETT KÄNT FAKTUM att den norska handelsflottan har spelat en dominerande roll i världshandeln. På grund av den enorma flygutveckling som kriget medfört, diskuterar man nu i Norge frågan om att »sätta vingar på handelsflottan». Det förutseende som kännetecknat skeppsfartens män i Norge synes nu också kunna göra sig gällande på luftfartens område. En norsk skeppsredare Ludv. G. Braathen har redan startat det första »tramp-flygbolaget. Braathen har redan köpt tre Skymasters.

AB Ahrenbergsflyg

som legat i ide under kriget, har nu börjat röra på sig igen. Kapten Ahrenbergs inköp av en mängd surplus-Cubar har förut omnämnts i FLYG liksom att han köpt tre stycken *Noorduyn Norseman*. Den ena är klar efter grundöversyn och har fått registreringsbokstäverna SE-ATA. När man vet att ATA en gång betytt Air Transport Auxiliary (hjälptransportflyg eller flygtransporthjälp) så tycker man det är ett lustigt sammanträffande att Svenska Skärgårdsförbundet häromdagen var ute på Bromma och tittade på just SE-ATA för att se efter om typen passade som flygambulans. Och Skärgårdsförbundet med kapten G. E. Wasell i spetsen inspekterade planet grundligt och uttryckte sitt gillande. En del av förbundets medlemmar fick också en Norseman-tripp med trafikflygare Richard Ossbahr som förare — han är anställd i



Svensk Flygtjänst och där kan man alltså spåra ett spirande samarbete mellan de två flygbolagen.

Vad på Skärgårdsförbundets medlemmar ankommer kan Norseman — tyvärr inte SE-ATA utan systemen SE-ATB — säkert betraktas som såld — till absolut självkostnadspris, upplyser kapten Ahrenberg. Men först erfordras ett anslag från högre

»makter», vilket vi hoppas går vägen. Norseman måste ju anses vara mycket bra som ambulansplan på tofflor — den har t ex plats för två (eller i nödfall tre) bärar jämte läkare och sköterska och så förare förstas.

AB Norrlandsflyg

har fått ytterligare två flygplan: ännu en *Norseman* samt en för Sverige helt ny flygplantyp, nämligen den tvåmotoriga *Cessna Crane*. Innan den senare flögs upp till Norrland hade FLYG:s medarbetare tillfälle studera den på Bromma med ing. Rolf Gülich som ciceron. Planet har två 225 hk Jacobs-motorer och är f. n. femsittigt, men firman ämnar sätta in ytterligare två stolar. Priset var 8 500 dollar vid krigsmaterieluppsamlingsplatsen i Hanau.

P. M.

T v Norrlandsflygs Cessna Crane på Brommas »bakgård». — Kapten Ahrenberg (t v) i sällskap med kapten Wasell. — T h Ahrenbergsflygs Norseman SE-ATA på Bromma.





MED SILA TILL RIO

Inloppet till Rio de Janeiro med den världsberömda »Sockertoppen».

Radiotelegrafisten A. Bodén och navigatören B. Björkman berättar om den första provflygningen till Sydamerika

SPECIALREPORTAGE FÖR FLYG

En besättningsman på SILA:s Bob hoppade en kall vinterdag av Brommabussen och tog sig med den lediga handen över öronen. Det var också motiverat, ty termometern visade -20° C. Snön låg fortfarande i meterhöga drivor. Efter 15 minuter kunde ABA-SILA:s flygchef, kapten Åke Duvander, meddela att starten till Rio de Janeiro skulle ske tidtabellsenligt. Det var den 15 mars och precis på slaget 0900 svensk tid rullade den ombyggda fästningen ut för start mot första mellanlandningsstationen — Paris. Strax därpå låg Bob i luften och starten hade gått så fort, att pressfotograferna inte ens hunnit få en bild av besättningen.

Efter 4 timmars flygning meddelades landningsförbud i Paris och därför måste Bob landa i Bryssel och där invänta bättre väder. Två timmar senare skedde landning på Le Bourget. Första dagsetappen var fullbordad.

Nästa dag på morgonen startade vi mot Lissabon och för första gången flög nu ett svenskt flygplan raka vägen till den portugisiska huvudstaden över spanskt område, vilket varit förbjudet ända sedan andra världskrigets början. Efter inte fullt 5 timmars flygning skymtade vi den vita stadens vackra byggnader mellan cumulusmolnen och så landade den första svenska flygande fästningen på Portela de Sacaven.

Under inrullningen avläste vi yttertemperaturen till $+20$ grader — det var alltså 40 grader varmare än hemma i Sverige — och man förstår, att besättningen var ivrig att så snart som möjligt komma till sina hotellrum och byta ut sina mörka vinteruniformer.

Dagen efter, den 17/3, lyfte Bob ånyo för en kortare flygning. I strålände väder över

havet gick färden till Casablanca. Landningen på detta för oss fullkomligt okända flygfält vållade inga svårigheter. Vi möttes av den franska kommandanten samt representanter för Air France, ATC och Shell. De senare inviterade oss omedelbart till lunch. Snart satt vi i en liten restaurang med utsikt över Atlanten och de kraftiga dynningarnas brus blandade sig i bordssamtalet.

Uppskrämda av vår läkares stränga föreskrifter för livsföring i tropikerna uppskattade vi i början inte till fullo den goda maten men efter en stund sade flygchefen: »Vi tar chansen, pojkar» och därmed lämnades dietlistan åt sitt öde. Efter lunchen kördes vi till vårt hotell. Shells representant såg till att varje man installerades på sitt rum och en timme senare hämtades vi för en rundtur i Casablanca. Under denna tur märkte vi att vi lämnat Europa. Underbara vita byggnader i nordafrikansk stil, välordnade trädgårdar och breda avenyer gjorde ett sällsamt intryck. Trafiken var livlig, amerikanska bilar av senaste modell och kameler av uråldrig modell samt hästar och åsnor blandades i gatuvimlet. Tyvärr upptäckte vi ej i gatuvimlet några följetongsschejker. Dagen avslutades med en god middag på en orientalisk restaurang.

En lustig upplevelse var vi förresten med om när vi landade i Casablanca på hemvägen. Vi hade enligt programmet en dags vila där och vi ville gärna se oss om i

T v här nedan Bob i afrikansk miljö och t h »möte på ön Sal». Kaptenerna Duvander och Lindow samt trafikchefen Söderquist med tre Sal-funktionärer.

staden på kvällen. Vi stötte bl a ihop med en tvåttäckt arab, som naturligtvis hette Muhammed. Han kom fram och frågade: »Är du svensk?» och han talade flytande svenska med skånsk brytning. Sedan var han vår guide hela kvällen i de olika stadsdelarna och i varje gathörn skrek han högt på svenska: »Se upp för rövare och banditos. Håll ihop!»

Den 18/3, efter en god nattsömn styrde vi söderut längs afrikanska västkusten mot Dakar. Meteorologen hade utlovat en molnfri himmel och den prognosen visade sig vara riktig. Det underlättade också navigeringen samt gav oss tillfälle att följa landskapets förändringar från yppig grönska till Saharas enformiga sandvidder. Efter 8 timmar såg vi Dakar skymta i soldiset.

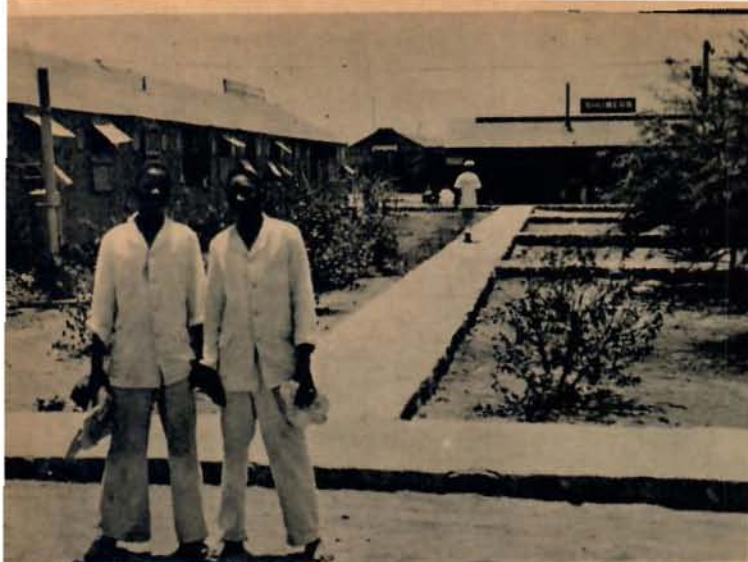
Här mötte oss det verkliga Afrika. Efter landningen omringades maskinen av en samling svartingar, vilka ivrigt hjälpte till med bagage och tankning m m. Den franska och amerikanska flygplatspersonalen tog väl emot oss samt ordnade vår förläggning i amerikanska militärbaracker.

Inresan till staden litet senare blev en upplevelse. Vägen slingrade sig mellan primitiva negerhyddor men så måningom passerade vi mera gedigna hus. Svartingarna dominerade gatulivet och vi fick sedan höra att befolkningen bestod av 100.000 svarta och 20.000 vita.

Hotell i vår mening fanns helt enkelt inte och restaurangerna var fåtaliga och även de av enklare slag. Överallt på gatorna omringades vi av svarta affärsmän, som försökte och även lyckades sälja träskulpturer, elfbensarmband, sandaler m m. Att pruta ner priset 75 % var inte svårt.

Efter två dagars uppehåll i Dakar gick färden till den engelska flygplatsen Bat-





hurst, ytterligare c:a en timmes flygning söderut. Det var dagen före vårdagjämningen, varför vi hade solen nästan i zenit, när vi vid middagstiden landade. I den brittiske stationschefen igenkände vi till vår glädje en gammal bekant, som under ABA:s blockadflygningar under kriget var stationschef i Aberdeen. Det blev ett hjärtligt återseende.

Under vårt korta uppehåll ordnade vår gästfrie värd bl a ett välbehövligt och uppfriskande bad i Sydatlantens meterhöga dunningar samt därefter en utsökt lunch. Samma dag flög vi tillbaka till Dakar och de sista förberedelserna gjordes för flygningen över Sydatlanten. Starten var bestämd till midnatt för att underlätta den astronomiska navigeringen.

Ekvatorn passeras

Allt gick planenligt. Med hjälp av nordostpassadens vindar och med Södra Korset förut gick färden snabbt mot Natal. Efter beräkningarna skulle ekvatorn passeras kl. 07,13 gwt den 24/3 1946. Kl. 07,15 kontrollerades besticket av navigatören med hjälp av stjärnorna Vega och Arcturus och fastställdes att det första SILA-planet nu passerat ekvatorn. I gryningen siktade vi ön Fernando de Noronha och efter en timme landade Bob på flygfältet i Natal. SILA:s flagga vajade även väster om Sydatlanten. Efter landningen fick vi ett ofrivilligt bastubad, emedan ingen fick lämna planet förrän desinfektion verkställdes.

Natal visade sig vara en liten vacker grönskande stad. Bra hotell, god mat, vänliga innevånare samt ypperliga badstränder. Hettan var inte så besvärande som vi tänkt oss, vilket dock inte hindrade befolkningen att ta sig siesta mellan 12 och 2, då affärerna stängdes och gatorna avfolkades. De enda som inte begagnade sig av denna vilopaus var de osaliga negerpojkar, som överallt slogs om att få putsa våra skor.

Sedan besättningen fått njuta en välbehövlig vila startade Bob för sin sista etapp Natal—Vitoria—Rio. Färdvägen följde så gott som hela tiden Sydamerikas ostkust. Landskapet var till en början flackt men med rik växtlighet. Senare delen av sträckan blev mera kuperad för att i närheten av Rio övergå i ett vilt bergsland. Jättelika toppar på tusentals meters höjd reste sig omedelbart i närheten av kustbandet. 15 minuter före enligt tidtabell fastställd landning siktade vi den världsberömda »Sockertoppen» med Rio de Janeiro vid sin fot.

T v ovan barackförläggningen i Dakar, sovbarack t v och tvättrum med duschar t h. Kvinnliga passagerare kan inte tas emot. — T h Shellservice i Dakar.

Under landningsvarvet konstaterade vi att Rio väl försvarade sin ställning som världens vackraste stad. Landningen efter den första svenska flygningen till Rio de Janeiro skedde en minut före fastställd tidtabell. Större delen av svenska kolonien med ministern i spetsen välkomnade oss. Uppehållet i Rio var beräknat till 8 dagar, varför rikliga tillfällen gavs till sightseeing. Oförglömliga är de underbara plagerna, utsikten från den 38 m höga Kristusbildens på den över 700 m höga bergstoppen Corcovado. Färden per linbana upp till »Sockertoppen» var också en underbar upplevelse.

Sista dagarna tillbringade vi som gäster i generalkonsul Jamers charmanta lantställe i Petropolis, där vi även fick tillfälle att besöka Quitandinha, enligt uppgift världens dyrbaraste och största hotell. Det innehåller otaliga restauranger i olika färg och stil, en jättelik swimmingpool med bar och teater samt en spelsal av gigantiska mått.

Med största tillfredsställelse kunde besättningen konstatera att samtliga Rio-svenskar uttryckte sin glädje över att inom en snar framtid ha kommit Sverige 20 dagar närmare.

A. Bodén — B. Björkman.

Besättning och tidtabell

Besättningen på Bob under den första svenska provflygningen till Rio bestod av flygchefen, kapten Duvander, chefspiloten, kapten Lindow, flygstyrman Falkman, navigatörerna Björkman och Serrander, radiotelegrafist Bodén samt mekanikerna Wallentin och Thorpman. Som passagerare medföljde trafikchefen Söderquist och sekreterare Bello från brasilianska legationen i Stockholm.

Bobs avgångs- och ankomsttider framgår av nedanstående tabell (alla tider i GMT):

15/3	0800	avg	Stockholm	ank	1520	8/4
15/3	1236	ank	Brüssel	—	—	—
15/3	1445	avg	Brüssel	—	—	—
15/3	1750	ank	Paris	avg	0945	8/4
16/3	0800	avg	Paris	ank	1625	7/4
16/3	1257	ank	Lissabon	—	—	—
17/3	0910	avg	Lissabon	—	—	—
17/3	1130	ank	Casablanca	avg	0926	7/4
18/3	0900	avg	Casablanca	ank	1802	5/4
—	—	—	Sal	avg	0929	5/4
—	—	—	Sal	ank	0748	5/4
18/3	1720	ank	Dakar	avg	0500	5/4
20/3	0900	avg	Dakar	ank	0856	4/4
20/3	1011	ank	Bathurst	—	—	—
20/3	1540	avg	Bathurst	—	—	—
20/3	1645	ank	Dakar	—	—	—
22/3	0025	avg	Dakar	—	—	—
22/3	1052	ank	Natal	avg	2130	3/4
24/3	1002	avg	Natal	ank	1803	3/4
—	—	—	Recife	avg	1652	3/4
—	—	—	Recife	ank	2033	2/4
24/3	1627	ank	Vitoria	—	—	—
24/3	1800	avg	Vitoria	—	—	—
24/3	2001	ank	Rio	avg	1337	2/4

TILL STADSHUSET den 8 maj!

Onsdagen den 8 maj blir det stor flygarfest i kavaaj och vardagsuniform i Stockholms stadshus. Det är KSAK och flygvapnet som står som värdar och tillställningens höjdpunkt blir utdelningen av Stockholms-Tidningens guldmedalj och stipendium till kapten Marshall Lindholm. Samling till musik av F 8:s musikkår sker mellan kl 19,30 och 20,00, då chefen för flygvapnet hälsar de närvarande välkomna, varefter medaljen utdelas. Sedan blir det dans till tonerna av Lulle Ellbojs orkester till kl. 1 med avbrott för artistuppträdanden och andra överraskningar. Förfriskningar serveras i Blå hallen och entrén är så låg som 3 kr för herre och 2 kr för dam. Supé kan beställas privat i Stadshuskällaren. Det bör bli trängt om saligheten.

Bob på Dakars flygfält.





Polaris på Baseler Sternenfeld, som på två sidor gränsar till tyskt område. Gränsen går i fältkanten.

*Inledning till ny era
i svenskt civilflyg*

SVENSK FRAKTFLYGPREMIÄR

När inga andra transportmedel stått till buds har fraktflyget löst många och stora problem — i tropikerna, i Arktis och Antarktis, i Afrikas inre långt före kriget, till Kina sedan japanerna stängt Burmavägen, för att inte tala om de krigförande styrkornas försörjning från luften, varvid tusentals och åter tusentals ton transporterats.

Då det första svenska fraktflygplanet för några veckor sedan landade på Basels Sternenfeld med en lika litet skrymmande som mycket värdefull last — bl a ett paket frimärken för 50 000 kr — var det inte ens en svensk nyhet i annan mån än att det var första gången ett svenskt plan i ren fraktrafik förde varor mellan två länder. Ändå är det ett initiativ, väl värt att både uppmärksammas och hedras.

För schweizarna, som under kriget kanske lidit av en avspärning värre än svenskarnas, var det en stor händelse. De både tyckte och skrev att ett fönster öppnats mot världen, då Skandinaviska Aeropolaris kom med den första lasten av en lång serie. De var bara misslynta inför utsikten att endast få ett fraktflygplan varannan vecka. De hoppades på en lägenhet i veckan och hade flygfrakt att erbjuda för både så många och tätare förbindelser.

Det var ett rent nöje att sitta och höra på den överläggning som följde kvällen efter landningen vid en enkel matbit på en av Basels många goda restauranger. Tallrikar och glas sköts åt sidan, kaffet glömdes bort och alternativ och erbjudanden korsade varandra i luften. Eller som Rhenredaren W. Wittmann sade: Vi har ur och instrument och modevaror och vi kan bjuda på vårens primörer flera veckor innan de mognar hemma hos er, för att inte tala om »schweizerische kirschen» — stora mogna

SCHWEIZARNA MISS- BELÅTNA — DE VILLE HA FLERA TURER

körsbär ännu medan edra där hemma bara hänger som kart på träden. 7—800 kilo som billig fyllnadsfrakt till allt det högvärdiga godset under tre—fyra veckors tid blir en god affär både för exportören och flygrediet.

Och Åke Forsmark nickade god mening och tyckte det inte lät så dumt, samtidigt som han funderade över hur i all världens namn hans tre fattiga dakota skulle förslå att svara mot den efterfrågan som uppstått långt innan fraktflygningen kom i gång, tänkte på det ton färsk lax som han måst avböja och på att det kanske ändå var ett lyckokast då bolaget beslöt att sätta i gång med frakt och charter, när det såg ut att dröja evigheter med beskedet om tillstånd till linjetrafik med passagerare. Fast det talade han inte om.

5,25 effektiv flygtid

Den första flygturen gick ovanligt fint och välsmort, men bestämmelserna bidrar inte till att göra det lättare. För att få korsa tyskt område gällde det att först gå in

Till vänster pratar schweiziska pressen om resan med besättningen. — Till höger flygrestauranten med de för dagen lediga och autografhungeriga skolbarnen.

över Danmark — en kort mellanlandning för fulltankning på ett grått och rätt disigt Kastrup — sedan rakt ned mot Hamburg och överflygning av kontrollen Bremerhafen mot holländska gränsen för att så fortsätta med sydlig kurs. Nordtyskland doldes av ett ganska barmhärtigt molntäcke, men här och var kunde man genom gluggarna skymta flygfält och byar som ställvis såg rätt orödda ut. Efter en vid bäge mot väster kom vi så in över Rhen, där man genom en god kikare kunde studera den förstörelse som gått över städerna i de krigshärjade gränstrakterna. Och så efter prick 5 timmar 25 min flygning — c:a 300 km medelhastighet — satte flygkapten Ulf Christiernsson Dakotans hjul på det flygfält som schweizarna själva kallade äng och som onekligen var rätt tuvigt.

Stor mottagning med representanter både för förbundsregeringen och den kantonala, för kantonen Basel och kantonen Baselland för att inte tala om de två hundra skolbarn, som efter allt att döma fått lov för att hälsa gästerna från Norden. I skrattande och glammande grupper trängdes de längs de avspärningar som verkade betydligt mindre rigorösa än på det svenska Bromma, nyfikna som skator och pigga på autografer som jag vet inte vad. Nu skulle man ju lämpligen kunna klippa ett stycke National-Zeitung om mottagningen och gästerna, bland vilka man såg regeringsrådet dr H. Gschwind, Basellandregeringen, dr E. Jenny, statssekreterare i inrikesdepartementet, svenske och danske generalkonsuln Fr. Schwarz von Spreckelsen, övertulldirektör R. Furrer, övertullinspektör E. Widmer, hrr H. Blattner och K. Schmucki från trafikinspektionen i Basel, kretspostdirektör H. Richner, dr A. Schaller från Rhen-skeppsfartsstyrelsen, generaldirektör J.



Hecht och direktörerna W. Wittman och P. Blankart i Rhenrederiet Neptun, vars femtio stora båtar går tunga med spannmål den långa vägen längs Rhen mellan mynningen och källorna och som åtminstone under kriget på den linjen fört en rätt tynande tillvaro.

Den som var inte minst glad var flygplatschefen, överstelöjtnant Charles Köpke, förutvarande militärflygare med ett outtömligt förråd av historier från Baseler Sternenfeld, flygplatsen, som sköt in som en kil mellan fronterna under krigets senare del, och där man till en början hukade sig när de stora koffiertarna kom vinande från den ena fronten till den andra och på vägen passerade över schweiziskt område för att till slut inte alls bry sig om dem.

Men en gång var det nära, berättade den glade Köpke med en glimt i ögonvrån. De allierade bombade Kemseddammen en bit härifrån, och när alltsammans var över kom det en ensam Lancaster på stor höjd och släppte en sextonnare. Upp med dörrar och fönster, annars blir bara väggarna kvar! Upp kom de och vi räknade sekunderna utan att något hände. Så stängde vi igen men efter tjugo minuter smäll det. Och som det smäll! Både hangar och stationsbyggnader hoppade/jämfota. Sedan fick snickare och glasmästare en hel del att göra.

Under kriget var det åtskilliga amerikaner som tog sig ned på Sternenfeld efter att ha räkat ut för bensinbrist eller för nära bekantskap med tyskt jakt- och luftvärn. Nu efteråt är det också amerikansk invasion. Officerare och lottor på permission, fullständigt utleda på förhållandena i det ockuperade området, söker sig till Schweiz för avkoppling, och dem generar det inte att en mycket liten whisky and water på nattklubb kostar en femma — det som tycks generera dem mer är att nattklubben slår igen portarna redan klockan 2.

Flygets stora förtjänst

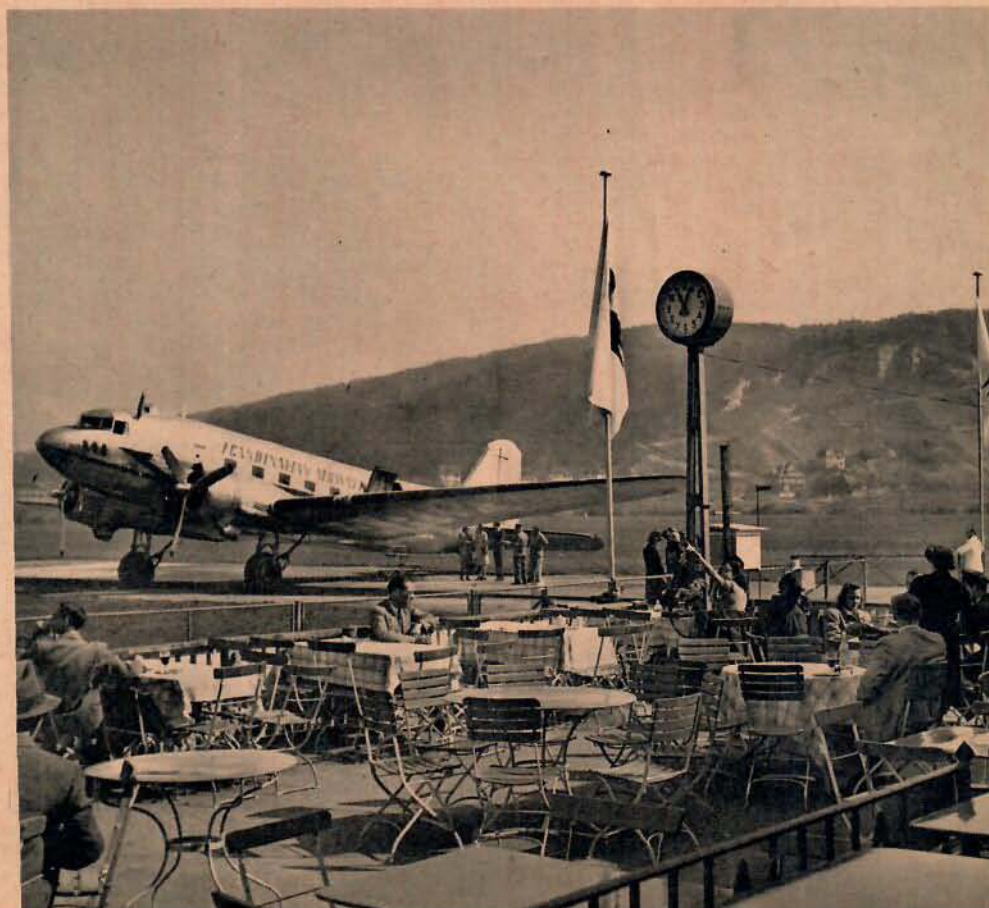
Ett dygn i en gammal stad är kanske inte mycket och lämnar heller inte mycket underlag för en reseskildring, men det var i alla fall ganska ljuvligt att från den svenska kalla vårvintern på litet mer än fem timmar förflyttas till en vår, där det enda kyliga var det vita vinet, som doftar som blommor och både svalkar och smeker gommen. Det att på mindre än en dag kunna byta klimat och miljö är flygets stora vinning, och en dag i Basel blev därför — trots jäktet — nästan lika vilsamt uppfriskande som en hel veckas semester. När därför flyget kommit ned i 10—15 öre personkilometer eller så omkring kommer det att bli en allvarlig konkurrent med järnvägarna om långfärdsresenärerna. Ännu har det på grund av avspärningarna ingen konkurrens alls, och resandetillströmningen är i förhållande till flygplanparken så enorm att personflyget knappast skulle behöva diskutera några priser.

Men det var fraktflyget det var fråga om! Skandinaviska Aero har här tillsammans med Olsson & Wright och Nordisk resebyrå tagit ett initiativ som ser ut att kunna bära god frukt. Många skakade på huvudet, när Åke Forsmark kom hem från Frankrike och talade om att han köpt tre Douglas Dakota som skulle sättas in i europeisk fraktflygtrafik, men intresset var redan före starten så stort att försöket hade alla utsikter att lyckas. Andra har ju

(Forts. på sid. 33.)



Basel och Rhen. Nedan: Skandinaviska Aeros Polaris på Basels flygplats — inte stort större än hemmaplan i Norrtälje. Men schweizarna har stora saker i görningen — se andra Basel-rapporten som kommer i nästa nr av FLYG.



LÄR ER FLYGA I FLYG

LEKTION NR XI. SVÄNGAR I GLIDFLYKT OCH STIGNING

Av Grels Næslund

Svängar i glidflykt och stigning utföres ungefär på samma sätt som svängar i planflykt. I stället för att hålla konstant höjd gäller det emellertid att resp sjunka eller stiga med jämn hastighet.

Vi lärde oss under förra lektionen (nr 10) att det behövdes mer lyftkraft under sväng i planflykt än under flygning rakt fram och horisontellt och att den extra lyftkraften åstadkoms antingen genom ökat motorvarv eller enbart ökad hastighet.

Vid sväng i glidflykt eller stigning gäller det också att öka lyftkraften på något sätt. Alltså vid sväng i glidflykt: nosen sänkes något så att hastigheten ökas 10–15 km/t. Vid sväng i stigning: antingen sänkes nosen (om man ligger på fullgas i stigningen) eller också ökas motorvarvet till fullgas, varvid nosens höjdläge bibehålles.

Svängar i glidflykt och stigning göres i allmänhet med något mindre lutning än normala svängar i planflykt. Lämplig lutning är omkring 25°.

Under sväng i glidflykt vill flygplanet inte av sig själv öka lutningen, som fallet är vid sväng i planflykt. Detta beror på att den inre vingen vid sväng i glidflykt gör en brantare spiral neråt mot marken än den yttre vingen och att den därför träffar luftströmmen under större anfallsvinkel än yttervingen. Härigenom kompenseras den ökade lyftkraften, som yttervingen får genom sin högre hastighet. Resultatet kan t o m bli att flygplanet strävar efter att minska lutningen. Det behövs alltså ingen mothållning med skevningen, möjligen någon kämning åt det håll man svänger.

Fig 1 a) visar ett flygplan uppifrån under sväng i glidflykt åt vänster. Vi kan tänka oss, att flygplanet svänger med A som me-

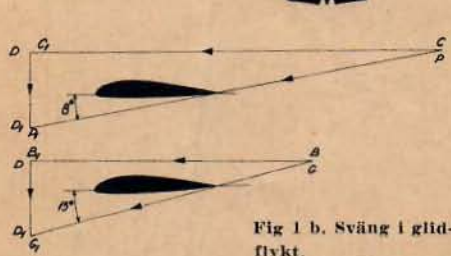
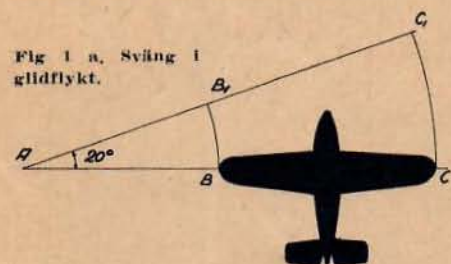


Fig 1 b. Sväng i glidflykt.

delpunkt och att svängningshastigheten är 20° på 7 sekunder. Under denna tid sjunker flygplanet, t ex 20 meter. Vi skall nu närmare se på den yttre och den inre vingspetsens rörelse. På 7 sekunder rör sig den yttre vingspetsen från P till P₁ (fig 1 b). Om vi delar upp denna rörelse i en vertikal och en horisontal rörelse, får vi en vertikal rörelse D—D₁ och en horisontal rörelse C—C₁. Under samma tidsperiod har den inre vingspetsen sjunkit samma sträcka D—D₁, men har inte gått så långt framåt, endast sträckan B—B₁. Den inre vingspetsens verkliga väg blir alltså G—G₁ (fig 1 b). Båda vingarna är ju förenade med flygkroppen under samma vinkel (vingkordorna dragna genom resp vingar är parallella, (se fig 1 b), men den luftström, som träffar vingarna, beror ju på dessas rörelse genom luften. Den yttre vingen möter en luftström, som går från P₁ mot P, medan den inre vingen möter en luftström, som går från G₁ till G. Vi kan av fig 1 se, att den anfallsvinkel, under vilken luftström-

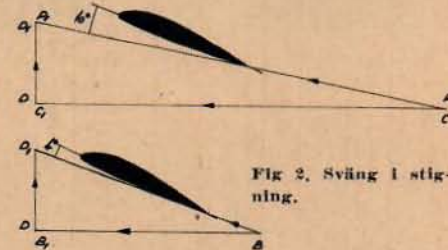


Fig 2. Sväng i stigning.

men träffar yttre vingen, är 8°, medan den inre vingens anfallsvinkel blir 13°.

Vi vet ju, att ökad anfallsvinkel ger ökad lyftkraft intill överstegringsgränsen. I detta fall ger alltså anfallsvinkeln större lyftkraft åt innervingen. Yttervingen går visserligen fortare genom luften än innervingen, men därav uppkomna lyftkraftsskillnaden upphävs av att innervingen har större anfallsvinkel. Det händer t o m att innervingen får sådan lyftkraft, att flygplanet vill gå ur svängen av sig självt. I detta senare fall får man alltså »skeva med» något i svängen.

Under en sväng i stigning vill flygplanet öka lutningen ännu mer än vid sväng i planflykt. Anledningen härtill är att den yttre vingen inte endast går fortare än den inre, utan även träffar luftströmmen under större anfallsvinkel. Med ökad anfallsvinkel följer ökad lyftkraft, varför flygplanet av dubbel anledning vill öka lutningen.

Om vi undersöker den yttre och den inre vingspetsens rörelse vid sväng i stigning finner vi (se fig 2), att den yttre vingen, som går en längre sträcka än innervingen på en viss tid, rör sig framåt från C till C₁,

och uppåt från D till D₁. Den »verkliga» sträckan blir alltså P—P₁. Innervingen går under samma tid en kortare sträcka B—B₁, men uppåt samma sträcka som yttervingen, nämligen D—D₁, varför dess »verkliga» väg blir G—G₁. Eftersom båda vingarna är förenade med flygkroppen under samma vinkel kommer resp vingars vingkordor att vara parallella. På fig 2 ser vi, att yttervingen kommer att få större anfallsvinkel mot luftströmmen än innervingen (10° resp 4°), varigenom yttervingen får större lyftkraft än innervingen. Då yttervingen dessutom rör sig en längre sträcka än innervingen på samma tidsperiod kommer lyftkraften även härigenom att ökas.

Är flygplanet försett med vingklaffar, skall man öva svängar i glidflykt även med klaffarna nedfällda. Vid bedömningslandningar (nödlandningar) fälls nämligen klaffarna ner i ett ganska tidigt stadium

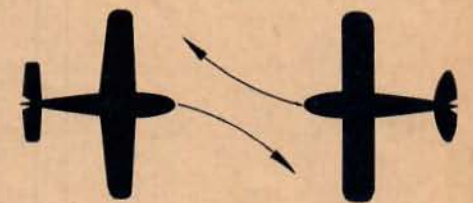


Fig 3. Flygplan som möter varandra svänger åt höger.

av landningsmanövern. Detta för att underlätta bedömningen. Härvid har man stor användning av svängar i glidflykt. Vid svängar i glidflykt med nedfällda klaffar är nosen helt naturligt ganska låg (brant bana).

Svängar i stigning göres i regel utan användande av vingklaffar.

Vid in- och urgång ur svängar i glidflykt måste man hålla i minnet att det erfordras relativt stora rörelser på sid- och höjdroder på grund av frånvaron av propellerström. Därför bör man tänka på att flygplanet i allmänhet inte går rakt fram om man släpper sidroderpedalen vid glidflykt. Flygplanet svänger lättare åt ena hållet. Eleven får då lätt den uppfattningen att det behövs mer roderutslag vid sväng åt det håll, som flygplanet inte »vill gå», vilket är felaktigt. Roderutslagen är lika åt vilket håll man än svänger, men trycket på sidroder varierar.



Fig 4. När två flygplan kommer på kurser som skär varandra skall det flygplan som har det andra på sin högra sida hålla undan.

Högertrafik gäller i luften

1. När två flygplan möts med motsatta eller nästan rakt motsatta kurser skall båda flygplanen svänga åt höger (fig 3).

Om ett motorflygplan möter ett glid- eller segelflygplan, skall motorflygplanet hålla undan och ändra kursen.

2. När två flygplan kommer på kurser, som skär varandra, skall det flygplan, som har det andra på sin egen högra sida, hålla undan (fig 4). Undantag gäller fortfarande för motorflygplan, som alltid håller undan för glid- eller segelflygplan.

Om två flygplan håller på att landa och härvid har kurser som skär varandra, skall det flygplan, som ligger högst, hålla undan.

3. Ett flygplan, som går fortare än ett annat och vill flyga förbi, skall gå förbi på högra sidan (fig 5).

4. Varje flygplan, som är skyldigt att hålla undan för ett annat flygplan, skall så vitt möjligt — undvika att passera över, under eller framför det andra flygplanet.

5. Om ett eller flera flygplan måste hålla undan, skall det andra flygplanet bibehålla sin kurs och hastighet (fig 4). Har två

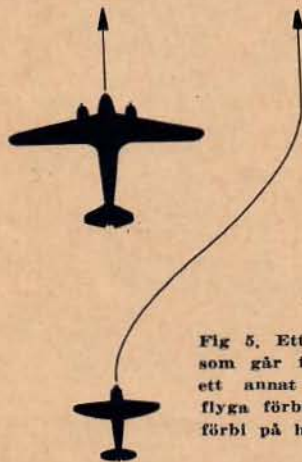


Fig 5. Ett flygplan som går fortare än ett annat och vill flyga förbi skall gå förbi på höger sida.

flygplan kommit varandra så nära att kollisionsrisk föreligger, skall helt naturligt båda flygplanen väja.

6. Vid flygning i dålig sikt skall varje flygplan framföras med försiktighet. Om man flyger under molnen, skall flygplanet gå väl under molnen, så att sikten framåt är god och flygplanet är fullt synligt.

Instruktion i luften

Vid svängar i glidflykt har vi högre glidhastighet än vid flygning rakt fram i glidflykt. Detta beror på att lyftkraften måste ökas i svängen.

Ingång i sväng: spaken något framåt — skevning — sidroder — spaken något bakåt — centrera skevningen (ev någon skevning med svängen) — lätta något på bottenroderet. Lätt märke till att det inte fordras någon mothållning.

Urgång ur sväng sker på vanligt sätt.

Vid både ingång och urgång skall Du tänka på att ge större sid- och höjdroderutslag än vid sväng med motor.

Vid stigning rakt fram på bästa stigvinkel använder vi fullgas. Vid sväng måste emellertid lyftkraften ökas, därför sänker vi nosen för att öka hastigheten och därigenom även öka lyftkraften. Lutningen bör icke överstiga 25°. Kraftigare mothållning erfordras i svängen.

Elevens syn på

FLYGUTBILDNINGEN

Kanske är jag ensam om det, kanske inte, men ett är i varje fall säkert; det svåraste hittills har varit att göra någorlunda hyggliga svängar i glydflykt. Allting blir plötsligt så annorlunda, bakvänt och besvärligt. Man saknar »trycket i spaken»

Ingång kan ske antingen från stigning eller planflykt.

Ingång från stigning göres som vid vanlig sväng samtidigt som nosen sänkes något.

Ingång från planflykt göres så att motorvarvet ökas till fullgas, varefter nosen vid ingången i sväng höjes till sitt läge över horisonten.

Urgång kan ske antingen till stigning eller planflykt.

Urgång till stigning. Normala urgångsroder användes. I slutet av urgången höjes nosen till bästa stigvinkel.

Urgång till planflykt. Normala urgångsroder som ur sväng i planflykt med den skillnaden att höjdroderutslaget göres något kraftigare, så att nosen sänkes. Motorvarvet minskar till marschvarv.

Råd för instruktören

Läraren skall finna, att för mycket sidroderutslag är det vanligaste felet vid svängar i glidflykt. Härvid vill flygplanet öka lutningen, vilken tendens eleven försöker motverka med skevning. Följden blir korsade roder och vinkning eller i varje fall överstegring.

Felen vid svängar i glidflykt brukar framträda speciellt under nödlandningsövningar. Härvid brukar eleverna gärna på låg höjd vilja tänja ut glidflykten och svänga utan att luta flygplanet nämnvärt. Följden blir naturligtvis även här, att sidroderutslaget blir för kraftigt i förhållande till lutningen.

Läraren måste ägna stor uppmärksamhet åt svängar i glidflykt. Gör dem då och då på relativt låg höjd. Felen framträder härvid bättre.

Grels Naeslund.

och gång på gång kommer man på sig med att försöka börja »hålla emot». Det tog sin tid innan jag själv kom underfund med det verkliga felet — trots att läraren gång på gång påpekade det: för mycket sidroder och för liten lutning.

När jag hunnit så långt blev det förstas raka motsatsen: extra mycket skevning och nästan inget sidroder alls. Det går inte på det sättet heller, det kan jag försäkra.

Så småningom hittar man väl melodin i det här fallet också. Så här skall det gå till: Sänk nosen, skeva omkull och ge sidroder (ganska kraftiga roderutslag), gå tillbaka med skevningen, spaken vackert bakåt och lätta på bottenroderet. Gör man så och »doseras» riktigt, blir svängen så snygg och trevlig som man gärna kan önska.

Framför allt tycker jag mig ha märkt att man vill »stappa nosen» under svängen. Det kan förstås bero på att man ger för mycket sidroder, men oftast är det nog så att man glömmar — eller inte vågar — dra spaken åt sig.

Näja, efter hand går glidflyktsvängarna också, men man blir förtvivlad gång på gång under övningarna. Det tar sin tid förresten att komma underfund med hur olika planet reagerar för rodrer vid sväng åt olika håll. Åt höger är det en sak, åt vänster en annan. Visserligen har man märkt det där förut, men inte så mycket som nu i glidflyktsvängarna.

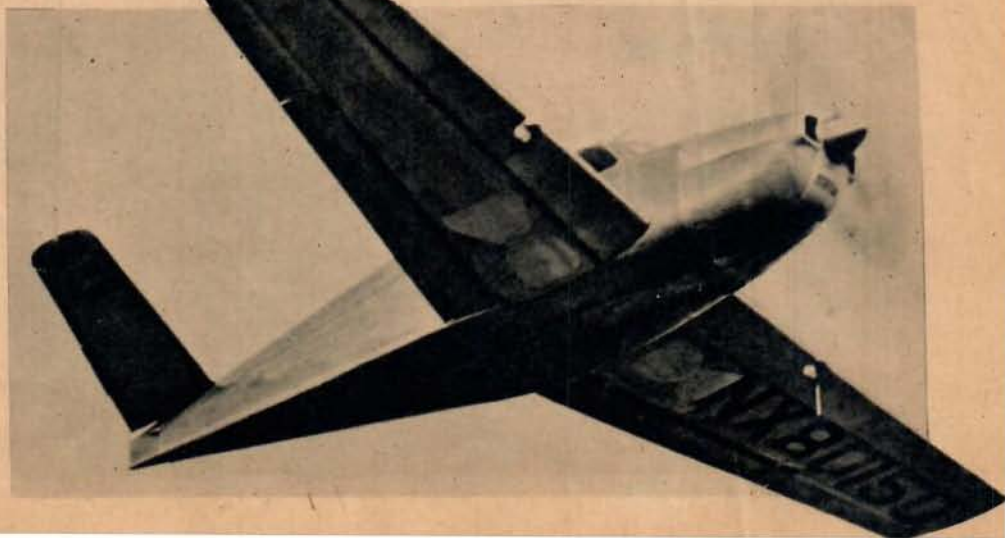
Sväng i stigning har lärarna haft relativt litet besvär med i mitt fall, så det finns ju ljuspunkter också.

En erfarenhet som lagt sig extra starkt på minnet är hur lätt det egentligen är att plocka in spinroder under glidflyktsvängarna. Det skadar säkert inte att studera Grels Naeslunds teoretiska förklaringar i lektionen i detta nummer av FLYG. Det blir liksom litet ljusare i elevens vid det här laget ganska dunkla själsliv att på pricken veta varför det går galet.

Efter de här timmarna börjar man förresten få en smula förståelse för kravet på en någorlunda väl tilltagen flygtid för privatflygarcertifikatet.

Ikuos.

NYHET: När flygeleven lärt sig flyga och tagit sitt certifikat kan han kanske så småningom skaffa sig ett familjeflygplan, t ex ett sådant här. Beechcraft 35, ny fyrsitsare av helmetall från USA. Motorn är på 165 el 185 hk. Marschfart 235—255 km/t. Pris 5.000—7.000 dollar. Nämdede flygelev bör alltså ha gott om pengar...





Avsnitt 6.

Av Ernest K. Gann

KROSSADE FÖRHOPPNINGAR

Sökandet efter Dooley och hans kamrater som nödlandat med en Skymaster längst uppe i den kanadensiska ödemarken fortsätter. När detta avsnitt börjar har det gått fyra dagar efter nödlandningen och besättningen på Corsair har endast mat för någon dag kvar. Tack vare sin nödradioanläggning, som drivs för hand, har de lyckats få kontakt med de plan som letar efter dem. Men dessa har hittills flugit i stora cirklar runt den lilla sjön där Corsair landat utan att finna den.

De stod i snön bredvid Corsair. Då och då kastade Stankowski en ny pinne på elden och gott litet olja på den men trät brann hopplöst sakta. Det fanns inga flammor i elden, endast en pyrande massa som skulle ha varit effektiv om den bara lämnat ifrån sig litet mera svart rök. De hade försökt allting, även att hålla något av Corsairs högoktaniga bensin över glöden.

Det hade brunnit utomordentligt ett par minuter men sedan dött bort igen.

De turades om att knäböja bredvid hjälpradion och vevade vilt tills de inte orkade veva längre. De vevade tills deras armar värkte och de andades med snabba korta flämtningar. Den kalla kvällsluften brände i deras lungor, när den drogs in så snabbt.

— Är det någon mening med det här, frågade Murray. Är du säker på att de lyssnar på den här frekvensen?

— Jag vet inte, svarade D'Annunzia. Jag försökte säga till dem men det var batteriernas sista suck. De kvitterade inte.

— Fortsätt bara att veva och bed, sade Dooley och sökte runt himlen. Han talade nästan ilsket. Spänningen var olidlig.

Han gick runt till andra sidan av Corsair för att lugna sig. Han måste komma bort från de andra. Han ville inte se deras ögon stirra först mot himlen och sedan på honom — alltid frågande. I morgon skulle det bli femte dagen. Eller skulle det vara sjätte dagen i morgon? Hade han tappat bort en på något sätt? Nej, det var rätt — fem. Men han skulle kontrollera hur mycket mat de hade kvar, det skulle vara det säkraste sättet. Om flygplanen inte kom nu? Om de inte kom alls och bestämde sig för att han måste vara någon annan stans, kanske något hundratal kilometer åt öster eller väster? Men det kunde de inte. Den sista kursen! Om de bara höll sig till den. De måste komma. De måste.

Dooley tittade upp på kullen mot Frank. Självva toppen färgades röd av den nedgående solen. När han tittade — som om det varit ett svar på hans böner — såg han dem — eller trodde att han såg dem. Han höll andan, hans hjärta stannade — för ett ögonblick vägrade hans ögon att få kontakt med hans hjärna. Så plötsligt släppte förtrollningen och han sprang runt Corsair och skrek med sin gällaste röst.

— De kommer! Gosse! Gosse! De kommer! Han pekade andöst över kullen. Nu kunde de höra motorerna, mycket svagt, men ljudet svällde hastigt.

— Det är de! Det är de! skrek Stan-

kowski. Han kastade mössan upp i luften och dansade runt elden.

— Titta! Där är en till, därborta! ropade Murray. Han hoppade upp och ned som en vansinnig. Han rusade fram och slog armarna runt D'Annunzia och kysste honom.

— Och ännu en — i den där riktningen! vrålade D'Annunzia. Jag sade dig ju att det skulle gå, Dooley! Jag visste att det skulle det!

Men Dooley betraktade planen. Hans tränade skarpa ögon väntade på ett tecken från ett av dem. Den minsta lilla dopning av en ving skulle vara tillräcklig — sedan skulle de svänga runt och svepa ned emot dem. Han såg ingen rörelse. Planen fortsatte sin lugna gång, majestätiskt som gäss på väg söderut. De var nästan mitt över Corsair. De dämpade osynkroniserade pulsslagen i deras motorer ekade och återkastades mot sjön och kullarna.

Under en sekund såg Dooley rätt upp på dem. De andra stod fastnaglade nu med huvudena bakåt och munnarna öppna. Fortfarande inget tecken. Ingen rörelse. Dooley kramade sina knävar. Han kunde känna hur hjärtat bultade — bultade ännu högre till och med än motorerna. Och så innan någon av dem riktigt insett vad som hade hänt hade flygplanen passerat. Motorljudet avtog hastigt i skymningen. Dooley sträckte utan att riktigt veta vad han gjorde ut en hjälplös hand mot dem. Han sprang några steg efter dem bedjande — som om han skulle kunna stoppa dem.

— Hej! ropade han. Hej... vänta. Pojkar... pojkar... vänta! Så bröts rösten och han kunde inte springa längre. Han stannade och såg dem försvinna i mörkret. Han kom sakta tillbaka till de andra. De stod där tysta, mycket tätt intill varandra och tittade efter flygplanen.

— Jag gissar... Dooley började men han måste sluta för att klara strupen. Jag gissar att vi måste vara väldigt svåra att se härnere. Svårare än vi trodde. Förfärligt svåra.

— De gjorde inte ens en enda sväng. De såg inte ens röken fastän de kom rakt på oss. De såg inte... sade Murray med monotont röst. Så plötsligt satte han sig ned i snön och grät.

Det var midnatt. Överste Fullers expedition var överfylld. De olika besättningarna fick så noggrant som möjligt redogöra för vad de sett, vad de uppfattat av de svaga sändningarna från Corsairs hjälpradio, på vilka olika kurser de flugit efter Dooleys bäringar och exakt hur länge de flugit på varje kurs. Överste Fuller prickade in på kartan deras olika positioner vid olika klockslag och drog ut deras kurslinjer.

Överste Fuller lade ned sin pipa och studerade linjerna på kartan. Vi har kommit litet längre än förut, sade han utan övertygelse. Willie, du flög norrut och måste sedan svänga åt söder efter Dooleys bäring. Han är tydligen någonstans söder om den punkt där du vände.

— Men hur långt söderut, frågade Stanley Newton. De här bäringarna kunde ha givits från 15 eller 300 kilometer.

— Det tror jag inte, sade Moon. Inte så stor skillnad. Styrkan ökade väldigt snabbt ett tag. Det borde ha betytt att vi kom alldeles nära honom.

— Var tror du att han är då, Willie? Vad är din uppfattning?

— Jag vet inte var Dooley är. Jag vill ha det klart först och främst. Men jag tror, jag gissar att vi passerade mycket nära in-



Flyg-
försäkringen
ordnas i



FÖRSÄKRINGS A. B.
FYLGIA
STOCKHOLM 7.

till honom omkring tio minuter efter det att han sände den sista bäringen på 170 grader.

— Hur nära?

— Det har jag inte en aning om.

— Bad ni honom inte göra upp eld?

— Jo.

— Men ni såg ingen tillstymmelse till rök någonstans.

— Nej. Det gjorde vi inte.

— Om det fanns rök någonstans under eller vid horisonten, är det sannolikt att ni skulle ha sett det?

— Ja, det skulle jag tro, i normala fall, men det är en förbannad geografi att titta på däruppe.

— Sikten var verkligen god då.

— Perfekt utom mot slutet när vi fick solen i ögonen, men den generade oss faktiskt inte mycket.

Överste Fuller fortsatte att fråga ut dem en efter en men ingen hade sett någonting och ingen visste om de skulle ha sett *Corsair* om de kommit i närheten.

— Jag är ledsen, sade slutligen J. H. Stannish, jag tror att någon av oss borde ha sett dem.

Översten reste sig häftigt från stolen och gick runt till fönstret. Hade J. H. rätt? Kunde de ha sett *Corsair* även om de var alldeles intill? Kanske inte. Kanske det där förbannade bruna kamoflaget var alldeles för effektivt. Han skulle komma ihåg att föreslå Washington röda vingor eller röda fenor eller något annat rött på alla flygplan som sändes på operationer över Nordatlanten — de skulle bli lättare att se mot snön, just i fall... Telefonen ringde. Överste Fuller grep den med en suck.

— Sir, detta är meteorologen. Vi har

just fått den nya kartan över sökområdet färdig, baserad på rapporter från Hudson Bay.

— Ja.

— Ett nytt lågtrycksområde bildas över och nordväst om själva bukten. Det ser ut som om det skulle tjockna till ordentligt.

— Jag förstår. När kommer det att nå sökområdet?

— Ja, sir, rösten tvekade, det är alldeles för tidigt att säga men det torde vara där omkring trettiosex timmar från nu.

— Och under tiden, hur kommer området att vara?

— Vidöppet.

— Och färdlinjen dit upp?

— Spridda snöbyar och lågt, brutet molntäcke, sir.

— Tack. Översten hängde upp luren. Han fyllde på sin pipa igen innan han vände sig till männen i rummet.

— Mina herrar, det var vädret som ringde. Det tycks som om ett nytt lågtryck bildas i Hudson Bay-området. Vi måste skynda oss för att komma undan det, ty Gud vet hur länge det kommer att vara. Vi står inför ett mycket svårt avgörande. Uppriktigt sagt, jag vet inte vad jag skall säga. Jag skulle vilja låta er avgöra det. Antingen kan vi flyga tillbaka till samma område och leta ännu omsorgsfullare med den teorin att ni kan ha missat honom, eller också söka över ett helt nytt område något längre söderut. Med tanke på bränslemängden kan vi inte leta igenom båda. Men, innan vi beslutar vilket område vi skall leta igenom, vad tror ni om Stutz' förslag att göra anflygningen på natten och komma dit just före gryningen? Det har en hel del fördelar. Det ger er både möjlighet att se ett

signalljus i mörkret och mesta möjliga dagsljus för att titta efter rök. Tror ni att ni kan leta er fram till området med enbart stjärnavigering?

— Det är jag säker på att vi kan, presade Stutz fram.

— Bra, sade översten. Och så är det vädret. Om vi väntar till i morgon natt hinner ni nätt och jämt undan. Jag behöver knappast påpeka för er att om ni olyckligtvis inte skulle hitta honom den här gången heller, så är det sannerligen inte roligt för Dooley.

— Vi kommer att göra det, insisterade Stutz.

— Vad tror ni andra?

— Jag är med, sade Willie Moon.

De andra nickade och instämde en efter en.

— Bra — och då skall vi använda vartenda flygplan. Det borde öka våra chanser något. Ni skall alla ha fått ordentlig vila i morgon natt. Vi skall ha alla väderrapporter vi kan få tag i klara för er när ni anländer till fältet — jag är rädd för att det inte blir mycket. Kom ihåg att ni den här gången måste göra allt vad ni kan för att få syn på ett signalljus som borde vara lätt att se på natten. Men ni kommer inte att ha några radiobärningar att gå efter.

— Hur är det med hans hjälpradio? Om han vevar den kan vi lyssna på 500 kilocykler och kanske uppfatta något, sade Roy Johnson.

— Och så få Montreals rundradiostation att hålla sig tyst, sade Stutz. Den trycker ned allting omkring 500 kilocykler.

— Vi skall ordna det. Jag skall ringa dem det första jag gör i morgon bittida.

(Forts. i nästa nr.)

Leveranser till avlägsna projekt...

Gruvprojekt, brokonstruktioner, järnvägsbyggen och försöksarbeten i avlägsna och otillgängliga trakter skapar obegränsade tillfällen att utnyttja de fördelar som lastbärande flygplan är ensamma om. För snabba leveranser av förråd, livsmedel, maskindelar... transport av personal mellan hemorten och arbetsplatsen... ja, på dessa och på många andra sätt kan lastflygplanet erbjuda en enastående service. Bristol Freigh-

ter har projekterats och konstruerats speciellt för att operera under sådana svåra förhållanden. Dess robusta byggnad och många inneboende goda egenskaper skär ned underhållet till ett minimum och Freighter opererar med ekonomisk marschfart från små eller oberedda landningsfält med 4 à 4,5 ton gods ombord. Ett ograverat lastutrymme på 66,8 m³ gör den ojämförligt lämplig för varje projekt, där en oavbruten tillförsel av materiel och förnödenheter är en ofrånkomlig förutsättning.



THE BRISTOL AEROPLANE COMPANY LIMITED ENGLAND



I LUFT-GROPEN

Rekorden duggar tätt inom flyget. Luften är — säga vad man säga vill — snabbhetens och distansernas element. Nu senast har Bromma radio satt distansrekord genom att få fram ett telegram till missions-Ansgar som befann sig så långt borta som i närheten av Bombay. Det var 625 rejäla svenska mil dit. Och vad som är ännu förnämligare — Ansgar lyckades med sin resväskstora sändare skicka svar tillbaka till Bromma och tala om att telegrammet var uppfattat.

Ett fint resultat — men det står sig inte. Under SILA:s första provflygning till Sydamerika hade »Bob» radiokontakt med Bromma på ett avstånd av 750 mil eller efter att planet passerat ekvatorn mellan Dakar och Natal.

Vår tillit till vad som rör sig i luften blir allt större, trots att Rit-Ola gör allt vad han kan för att rubba den. Han utslungade som bekant för någon tid sedan i tidningen SE det ytterst kärnsvenska »åt helvete med flygmaskinen» och meddelade på sitt eget lilla vis att världens verkliga elände föddes den dag då bröderna Wright flög första gången 1903.

Nu meddelar Rit-Ola i DN att han fått medhåll i massor av brev. »Men vad hjälper det», säger den bälde kämpen, »flygmaskinen susar vidare med hets och död i släptåg». Han jämställer i svagt klagande ordalag sig själv med Don Quijote och signaturen Eng i Stockholms-Tidningen, som går till attack mot proboxningen. Det hjälper tydligen inte med protester vare sig mot proboxning eller flygeri.

Uppriktigt sagt så tycker vi att Rit-Olas protester är unge-



— All right, du har vunnit, men laga nu så vi kommer härifrån också.

fär lika motiverade som protesterna mot Gutenberg på sin tid. Ingen kan hejda flygets utveckling lika litet som någon lär kunna hejda Rit-Ola.

Go on. Please! Hör efter med Svenska Lokaltrafikföreningen förresten — och trafikfrämjandet. Där behövs Rit-Olas gubbar bättre. Lura döden!

Apropå det, så har Nordiska Flygtidningen dristat sig till att utkomma med sitt andra nummer. Det mesta som kan sägas är att det troget håller stilen. Detta icke sagt i något överdriven ond mening. Den största nyheten i tidningen är att kåsören släppts lös på ledarplats.

För att övergå till något trevligare, så kan det meddelas att Skandinaviska Aero nu skall frakta 2 ton färska jordgubbar från Frankrike varannan dag till Stockholms delikatessfirmer. Det tar ungefär lika lång tid att få gubbarna från Frankrike som från Möja, vilket helt och allena är det förbaskade flygets fel (förtjänst). Stryk det som ej önskas, herr Rit-Ola. Dessutom är icke jordgubbarna på Möja mogna än, vilket lär bero på klimatet. Ät h—e med klimatet!

Dubbelmiljonärer

träffar man inte varje dag. Hos ABA/SILA finns det emellertid ett par stycken. Den senaste i skaran är Hjalmar Bosson. Vår överste hovtecknare Olle Zackrisson har tillsammans med undertecknad gjort några djuplodningar i vännen Hjalmar's historia och passade också på att uppvakta honom med en bukett av vårens första sippor när han nyligen återkom från Abessinien med färska hälsningar från hans kejsrerliga höghet. Det var just då han blev dubbelmiljonär — Hjalmar vill säga.

Hjalmar Bosson har flugit över 2 miljoner kilometer i ABA/SILA:s tjänst. När han någon gång på 1920-talet begärde att få göra sin värnplikt vid flygkompaniet på Malm-slätt, var inskrivningsmajoren mycket ovillig. Han tvivlade i hög grad på Hjalmar's anlag för flygning. Vilket tydligen var en något förhastad slutsats.

År 1927 hade Hjalmar klarat flyg- och flygspanarskolan på Malm-slätt och praktiserade se-

dan som rörmokare, elektriker och bilförsäljare. Bäst klarade han sig som jazzpianist.

Sedan kom han med i Wahrgrens luftcirrus och flög en Albatross som inköpts för det facila priset av 50 kronor. I Sällskapet ingick även fallskärms-hopparen Arnold Waldau. En säger en passagerare kunde tas med vid varje uppstigning och denne fick göra ordentligt nytta för sig. Passageraren måste nämligen på pilotens tillsägelse pumpa bensin från extratankarna upp i huvudtanken, som inom parentes sagt inte rymde många droppar.

På hösten 1928 hamnade Albatrossen i en gårdsgård vid Hjalmar's gamla fädernebygd Vinslöv i Skåne på grund av att Waldau, som gjorde fallskärms-hopp, trots försäkringar helt enkelt hade glömt bort att utföra den anbefallda pumpningen. Bensinmätaren var klokt nog placerad så att piloten inte kunde se den... Det blev emellertid bara några revor i duken som lätt kunde sys ihop. Åskådare var det gott om på uppvisningarna men inkomsterna var sämre. Den siste passageraren betalade två riksdaler och en halv liter kron för turen...

År 1932 började Hjalmar i ABA, och i juni 1936 utförde han en verklig prestation i det att han på ett dygn flög inte mindre än 3 200 km. Han startade kl 21 30 med gamla »Halland» med post från Malmö till Hannover, återkom samma natt till Bromma och fick omedelbart ge sig iväg på en extraflygning till Göteborg med en professor för ett viktigt sjukbesök. Efter sex timmar var Hjalmar tillbaka i Stockholm med professorn och fick samma eftermiddag sätta sig i nattpostplanet, kom för tredje gången på ett dygn till Malmö, fortsatte till Hannover och återvände omedelbart därifrån. Klockan halv nio den andra dagens kväll landade han för fjärde gången under det dygnet på Bulltofta.

Hjalmar Bosson har varit med om nästan allting och han trivs i luften som fisken i vattnet. Han gillar speciellt radiokompassen. På den kan man ta in vilken radiostation som helst och ta ut beringen. Ska man till Bromma tar man bara in Spånga och flyger dit nålen pekar. När man kommer hem från Paris eller Bryssel och landar vid 19-tiden, så har den sista timmens navigation ofta inskränkt sig till att hålla ett öga på instrumentnålen medan man från tonerna av grammofontimmen susar hemåt. Det kan således vara Beethoven eller Kaj Gullmar som leder en genom rymden, säger Hjalmar Bosson med ett av de absolut trevligaste solvargsgrynen inom det skandinaviska flyget. Kusin Konrad.



07-46

PILOTFÖRENINGEN

Kamrat!

Som Du redan vet, beslöt det inkallade extra årsmötet att i enlighet med interimstyrelsens förslag bilda Svenska Pilotföreningen, en sammanslutning av alla intresserade svenska civilflygare innehavande minst B-kompetens som flygförare.

Årsmötet anslöt sig även i övrigt i stort sett till den av interimstyrelsen utarbetade arbetsplanen. Detta innebär att den nu sittande styrelsen har till främsta arbetsuppgift att organisera en välordnad platsförmedling, dit alla våra medlemmar skall kunna vända sig för att få upplysningar om arbetsmöjligheterna inom flygbranschen. Till denna förmedling hoppas vi sedan också att företagare, som önskar anställa flygutbildat folk, med förtroende skall kunna vända sig, för att erhålla lämpligt folk. Vi återkommer till denna fråga, då den avancerat längre.

En annan stor och brådskande fråga gäller att ordna billigare flygträning för medlemmarna. Hur denna sak utvecklats är vi ännu icke beredda att meddela men avser att inom kort i en skrivelse till samtliga medlemmar redogöra för dagens läge. Överhuvudtaget kommer styrelsen i viktiga frågor att utsända rundskrivelser till alla medlemmarna, för att därigenom vinna att alla verkligen tar del av våra arbetsresultat och önskemål.

Årsmötet beslöt även att det gamla systemet med röstberättigade representanter på

varje flottilj skulle bortfalla, när allt färre medlemmar befinner sig på förbanden. Vi är dock angelägna om att alla de flygförare, som ligger kvar i det militära, men som när utbildningen är avslutad ämnar söka sig till den civila arbetsmarknaden, söker kontakt med föreningen till ömsesidig nytta. Skriv till Svenska Pilotföreningen, Postfach 5045, Stockholm 5, och meddela edra önskemål.

Till sist hoppas vi att Du alltid meddelar Dig med styrelsen, om Du har några synpunkter på föreningen och dess verksamhet. Betänk det stora ansvar Du har att bidra till en sund utveckling av det svenska privatflyget, och stöd föreningen med Ditt största intresse.

Med kamrathälsning

Son.

HOLLAND...

Forts. fr. sid. 11.

är våra besättningar, som flyger denna linje liksom västindielinjen och de inhemska regeringslinjerna, fortsätter direktör Plesman. Så småningom kommer KLM att överta dessa C-54:or och några av dem kommer att konverteras och förses med bekvämare inredning, ljudisolering, värme m. m.

Flygtrafiken växer i omfång för varje dag trots att kriget dödade en stor del av

vårt klientel. Visserligen dödades också flera av våra konkurrenter men vi skulle ha föredragit att ha både klienter och konkurrenter kvar vid bästa hälsa.

Den första DC-4:an

KLM:s första civila DC-4, som den 28 mars vid en högtidlig dopceremoni på Twenthes jättstora flygfält inom det stora industridistriktet i östra Holland döptes till Twenthe, har just anlänt och enligt de senaste löftena från Douglas skall vi få ytterligare en i april, en i maj och en i juni. KLM har också beställt Constellation men liksom ifråga om DC-4 har leveranserna gång på gång försenats. Redan i april skulle vi haft det första exemplaret här men nu lär det istället bli i augusti.

När man hör direktör Plesman berätta om alla KLM:s stora svårigheter, vilka dessa utomordentligt skickliga och energiska holländare klarar av den ena efter den andra som den naturligaste sak i världen, kan man inte hjälpa att tankarna ett ögonblick går hem till Sverige. Man måste tänka på vilket enormt försprång framför alla förödda och plundrade nationer vi har tack vare att vi lyckats hålla oss utanför kriget. Man måste också tänka på att Sverige just därför har en verklig jättechans att göra sig gällande på världsflygmarknaden. Det gäller bara att ta vara på den chansen men på rätt sätt. Inte yverboret, nationalistiskt och skrytsamt — då kan det bli en bumerang som träffar oss själva i huvudet. Jag tror vi är inne på rätt väg.

I nästa nummer återkommer vi till våra holländska vänner och deras strävanden.

G. K.

NORRLAND KRYMPER!



AB NORRLANDSFLYG

har nyligen köpt tre exemplar av det berömda kanadensiska, enmotoriga taxifygplanet Noorduyn Norseman och ett exemplar av det amerikanska, tvåmotoriga feederlineflygplanet Cessna Crane.

Dessa flygplan skall komma Norrland — de väldiga avståndens land — att krympa för alla de framsynta människor som tar AB Norrlandsflygs tjänster i anspråk.

AB NORRLANDSFLYG

LULEÅ
Tel. 43 20

BODEN
Tel. 34 25



● Hårlig väckning med underbar musik! **Grammfon-Ur. Patent.** ● Passande alla skivor. Elegant, trevlig. 2 skivor, 200 stift och garantisedel medföljer. Pris 38:50 med 5 kr. per mån. 1:sta inbetalningen kr. 8:50. **Beställ nu!** Tonklockan, Box 9078. Stockholm 9.

SE-AHH

GV 38 i bästa skick till salu. Motorn nyöversedd. Övriga upplysningar genom kapten Wage, Göteborg 30. Tel. Gborg 17 40 61.



Bygg "VIKING II"

och deltag i Stockholms-Tidn. byggtävling. **RITNING** erhålles **GRATIS.**

Materialsats..... 2:-

WENTZELS

Apelbergsgatan 48
Stockholm

ALLA TÄNDSTICKSTAVLOR

vilka köpas från oss äro delvis påbörjade, varför även nybörjare kunna utföra de svårare motiven. Vi sända motiv på hårdmasonit, 30x40 cm., påbörjat, lim, arbetsbeskrivning samt ritning till kaffebrika 31x43 cm., för kr. 5:80 fraktfritt! Aspstickor 2:25 pr 4.500 st. »Tändstickskniv» 0:95 pr st.

T. ERIKSSONS TRÄSNIDERIER - Box 33 - Västerås

MEDALJER, PLAKETTER FÖRENINGSMÄRKEN KLUBBMÄSTERSKAPSTECKEN

Skisser och kostnadsförslag fritt på begäran.



SPORRONG & CO.

KUNGSGATAN 17, STOCKHOLM. TEL. NAMNANROP "SPORRONG & CO."

Försäkrings- Aktiebolaget

Securitas

Birger Jarlsgatan 12, Stockholm. Tel. 67 00 20

Ett av de ledande bolagen inom svensk flygförsäkring



ÅH-märket, en garanti för goda varor till låga priser.



ÅHLÉN & HOLMA-B.
STOCKHOLM 20

Ett fritt företag i handels tjänst —
med ansvar inför kunden

YRKESMÄSSIG LUFTFART: Tillstånd intill den 1 april 1947 att bedriva rundflygning och »varje annat slag av yrkesmässig luftfart, som icke avser befordring av personer mot ersättning» har medgivits följande företag: AB Norrlandsflyg, Hans Peterson i Orsa och AB Smålandsflyg. Smålandsflyg har samtidigt fått tillstånd att tillsvidare intill den 1 oktober 1946 bedriva skolverksamhet på Jönköpings flygplats.

AB AROSFLYG i Västerås kommer att sätta i gång med flygskola på Johannisbergs flygfält omkring den 15 maj. Några uppgifter om när bolagets första exemplar av den amerikanska sportplantypen Globe Swift kommer till Sverige här ännu inte erhållits.

DUBILIER

(CONDENSERS)

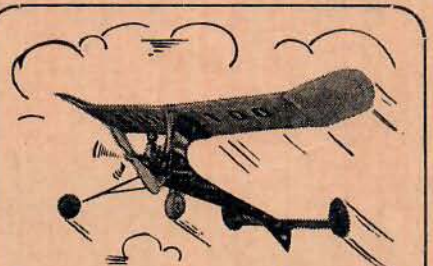
För sändare och mottagare.

Glimmer, Keramiska, Olja och papper

Generalagent

ULRICH SALCHOW, STHLM

Kungsgatan 33 Telefon 10 77 84



Bygg en Dieselmodell

JHH 100 en modell speciellt konstr. för de motorer som finnes i handeln. En utmärkt tävlingsmodell med god flygförmåga. Per byggsats med ritning och kontursågade delar Kr. 14:50 + porto, enb. ritn. Kr. 2:75.

BALSA NU I LAGER!

Flak och lister i balsa levereras åter. Begär prislista!



Ny katalog!

KATALOG nr 7 för 1946 kan nu rek. mot 30 öre i frim. Den inneh. allt vad modellflygaren kan önska sig. Massor av nya modeller och skalenliga ritningar, dieselmotorer m. m.

Sänd in kupongen i dag!

SVEN E. TRUEDSSON
MODELLFLYGINDUSTRY, MALMÖ 9.

sedan tagit upp idén, men det förefaller som om svenska välskötta fraktflyglinjer med snabb materiel och skicklig personal skulle kunna bli ett bra komplement till den svenska personflygtrafik, som efter kriget, på grundval av före kriget förvärvad erfarenhet, utvecklats i så rask takt att än så länge varken personal eller flygplan förslår att ens tillnärmelsevis tillgodose efterfrågan på platser. Det är därför en riktig utveckling att ett bolag utvecklar person- och postflyg till största möjliga fulländning, medan ett eller flera andra tar hand om fraktflyget både inom landet och på de transkontinentala linjerna. Vad de transatlantiska beträffar ligger saken annorlunda till — där blir planen så stora och utrymmena så goda att båda torde kunna få plats under samma vingar.

Skandinaviska Aero var först i starten och har stora planer för framtiden. Kapitalet finns och nyss har dir Forsmark åter varit nere på kontinenten. Det är inte otroligt att den resan kommer att medföra en välbehövlig förstärkning av flygplansparken, kanske flera Dakota, kanske också andra och lastrymligare plan. Douglas Dakota förefaller dock vara ganska lämpligt med sina möjligheter att ta två ton betalande last på sträckor upp till 1800 km, och det kan ju tänkas att trafiken kan bli ändå mera räntabel genom kortare hopp, mellanlastningar och -lossningar. Dir Forsmark har för övrigt flera strängar på bägen. Ett av de först inköpta tre planen har lyxinretts med fätöljer för att helt användas som charterplan för sällskapsresor och är redan bokad för hela sommaren, för resor till Schweiz, till Rivieran och ända till Palestina. Inte heller den trafiken kan sägas göra något intrång på de ordinarie passagerarlinjernas. De är som turistikryssningarna i jämförelse med linjeångarna.

Amerikanerna är kanske något mera vid-synta än svenskarna i det avseendet. Man behöver bara dra historien om de flygande tigrarna — Kinas amerikanska jaktflygare som kom hem med en sparad penning, köpte ett antal Conestogas och Skytrains och satte i gång med fraktrafik. Första månaden gick med 21 000 dollars förlust, den andra med 12 000 medan den tredje gav en liten vinst som sedan oavbrutet ökades. Nu har de bland annat ett kvartsmiljonkontrakt i dollars för att flyga tolv ton friska blommor tvärs över kontinenten en gång i veckan. En dag kom ett gäng flot-tans gossar in på kontoret med sina bekymmer. De hade trettio dagars semester och inga möjligheter att ta sig hem med ordinarie trafikflyget eftersom alla platser var bokade långt tid framåt. Det slöt med att fem Conestogas startade med full last av glada permittenter som gärna betalade de 96 dollar trippen kostade. Det var inte sista gången, och amerikanska luftfartsstyrelsen har försett dessa fraktflygplan med löstagbara segelduksfätöljer med passagerarflygtillstånd. Särskilt fotbollslagen är pigga på dem.

Med sådana och andra erfarenheter som bakgrund kan man undra om man alls behöver tala om konkurrens. Passagerartrafik och frakt- och charterflyg kompletterar varandra, och det finns ju gott om plats i luften. Båda bidrar att göra landet känt och uppskattat utomlands.

Th. Raven.

KRIGS FLYGNytt

Bilderna på denna sida visar överst:

SHORT S. 45 SEAFORD I, en utveckling av Sunderland. Vid vapenstillståndet hade produktionen nyligen påbörjats och den fortsätter alltjämt, fastän i begränsad omfattning. Seaford är beväpnad med sex 12,7 mm och fyra 7,7 mm rörliga ksp. Data och prestanda överensstämmer med uppgifterna i FLYG nr 6/46 för den civila versionen Short Solent.

Bild nr 2 uppfifrån visar **NORTHROP XP-56 DUMBO**, en av de många försökskonstruktioner som gjordes i USA under kriget för att undersöka den närmaste framtidens möjliga jaktplanskonstruktioner. Motorn är en Pratt & Whitney R-2800 på 2100 hk placerad i kroppen och drivande två motroterande skjutande propellrar. Planerad beväpning: två 20 mm akan och fyra 12,7 mm ksp i nosen.

Tredje bilden uppfifrån visar **DOUGLAS XB-42 MIXMASTER** (tidigare visad i FLYG), som för inte så länge sedan satte inofficiellt hastighetsrekord vid en flygning från Long Beach i Kalifornien till National Airport i Washington. Storcirkeldistansen var 3555 km och genomsnittshastigheten 697 km/t. Tyvärr för olyckades flygplanet några dagar senare under fortsatta flygprov. XB-42:an var utrustad med två 1820 hk Allison V-1710-motorer placerade i flygkroppen och drivande två motroterande Curtiss-propellrar i planets stjärt. Flygvikten var 16 200 kg och den maximala invändiga bomblasten nära 4000 kg. XB-42:an som var det första amerikanska bombplanet i 640 km-klassen, provflögs i juni 1944, och Douglas veteransprovflygare, Gene May, hade flera hundra timmar i planet före kraschen. Emellertid har typen redan fått en efterföljare i den nya XB-42A som är i stort sett samma typ med undantag av de under vingarna placerade reaktionsaggregaten.

REPUBLIC XP-72 (fjärde bilden uppfifrån) är inte något splitternytt jaktplan utan en under kriget gjord utveckling av P-47 Thunderbolt. Den största nyheten var motorutrustningen som på P-72 bestod av en 3000 hk Pratt & Whitney Wasp Major, 28-cyl stjärn-motor med två motroterande trebladiga propellrar. XP-72 har även funnits med endast en trebladig propeller. Sammanlagt tre exemplar av typen byggdes. Ett av dessa plan uppnådde under prov 800 km/t.

CURTISS XSB2C-6 »Dash Six (bilden längst ned) kallas en experimentversion av Helldiver som levererades till US Navy i november 1945. Typen hade en del konstruktiva ändringar bl a i vingen, fenan och motorkåpan. Sammanlagt två exemplar byggdes och båda var utrustade med 2100 hk Pratt & Whitney-motorer och Curtiss elektriska Constant Speed-propellrar med 4,18 m diameter.

Däröver två bilder av det nya franska tvåsitsiga övningsjaktplanet **MORANE-SAULNIER MS 472**, som utförligt presenterades i FLYG nr 6/46.



10 SAFIR TILL FLYGVAPNET

Den flygande holländaren, prins Bernhard, har varit i Sverige med sin Juliana och bl a gjort ett besök på Barkarby, där flygvapnet gjorde en så grann uppvisning att prinsen blev stormförtjust. Löjtnant Winkler tog dagens första poäng genom att lämna av hederskompaniet till prinsen på holländska, von Segebaden gjorde en praktuppvisning med J 21 och efter många andra granna saker gjorde 21:or och 22:or ett så rafflande låganfall med skarp ammunition att de holländska journalisterna, som dock varit med där det luktat krut förut, tyckte att det hela var minst sagt »very realistic» och kröp ner extra långt bakom betongskydden.

Prins B flög Sk 25 med CFV och allra sist formationsflög kadetterna från Uppsala med Sk 14. Tio plan bildade ett J och 16 ett B — en extra honnör för de populära holländska kungagästerna.

Dir Wahrgren i SAAB var också påpassligt närvarande med ingenjör Rotsman och kapten Smith och — naturligtvis — Safir, och de lyhörda kunde dels avhöra hur general Nordenskiöld bekräftade att Flygvapnet tänker köpa 10 Safir — att användas som förbindelseplan — dels att prins



Dir Wahrgren diskuterar Safir-köp med prins Bernhard.

B var högst förtjust i 91:an och hade allvarliga överläggningar med SAAB-folket om inköp av ett exemplar till den holländska kungafamiljen.

Stockholm

Eriksdals Livsmedelsaffär

Ringvägen 87 - Telefon 41 90 02

★
Rekommenderas

STORFELDTS livsmedel

Filial: Sandhamnsgatan 37
Telefon 61 13 81

Kött • Charkuterier • Specierier
Mejerivaror • Drycker
m. m.

Anskaffar alla förnödenheter
Förstklassiga varor till bästa priser

LM:s LIVSMEDEL

Värtavägen 23 - Tel. 62 20 13

CHARKUTERIER - SPECERIER
BRÖD - MJÖLK

VAROR HEMSÄNDAS
Rekommenderas

46 nya flyg- officerare

Det har varit avslutning av 1944-46 års officerskurs vid flygkadettskolan på Årna den 12 april varvid 46 kadetter utexaminerades under traditionsenlig närvaro av CFV, som delade ut betygen. Chefen för flygstaben generalmajor Ljungdahl var också närvarande. Kadettskolans chef överstelöjtnant Grels Næslund började inspektionen som omfattade teoretisk lektion i luftkrigskonst och färdighet i markstrids-tjänst, gymnastikuppvisning och simtävlingar. En flottilj Sk 14 markerade lätt bombflottilj och styrde kosan till Finngrundet långt ute till havs nordöst om Gävle. Där-efter skedde anflygning med en division över Söderfors, en över Tierp och en över Dannemora mot ett bestämt mål strax norr om Ärnafältet. Övningen var inte lätt i det snödisiga vädret, som försvårade sikten, men allt gick med största precision.

Ett premium ur »Kadett John Sjöqvists minnesfond» till en god flygare och en god

Officerskursens tre bästa: Nils Ahlqvist (2:a), Erik Nygren (1:a) och Carl-Erik Rapp (3:a).



kamrat, tilldelades kadetterna E. G. V. Nygren, Visby, och N. H. S. Ahlqvist, Karlsborg, som gick ut som resp. etta och tvåa, och vidare utdelades ett pris till bäste idrottsman och det fick officersaspirant E. S. Wexell.

OMSLAGSBILDEN



visar denna gång en sensationell nyhet på familjeflygplanens område: North American Aviations trehjuliga helmetallflygsitsare »Navlon». Motorn är en 185 hk Continental. Marschfart 240 km/t, flygsträcka 1125 km, pris omkring 6.000 dollar. FLYG Återkommer med beskrivning.

DET STATSKONTROLLERADE argentinska flygbolaget Flota Aerea Mercante Argentine (FAMA) har beställt tre sexmotoriga jätteflygbåtar av den franska typen Latécoère 631. Köpet omfattar även »Lionel de Marmier» som nyligen genomfört en propagandaflygning till Sydamerika. Kostnaden per flygplan belöper sig till 1 200 000 dollar.

MC DONNELL XP-85 och MC DONNELL XF2D-1 kallas två splittrnya reaktionsjaktplan utvecklade för USAAF resp. US Navy. Inga uppgifter är kända.

NORTH AMERICAN XP-86 är ett nytt reaktionsdrivet jaktplan som även finns i US Navy under beteckningen XF5-1. En del data har uppgetts tidigare: Maxfart 935 km/t, flygsträcka 1250 km och topphöjd 14 200 m. Typen är förmodligen redan provflugen.

ALLA SLAGS

Snickeri- och Tapetserarearbeten
utföra vi till låga priser - Vänd Eder till
SNICKERI- & TAPETSERAREVERKST.

E. A. ERIKSSON

Sibyllegatan 10 - Telefon 61 26 14

T. H. SVIBERGS

Tapetserare och Gardindekoratör
Eriksbergsgatan 12 - Stockholm
Telefon 10 47 90

Ett gediget hantverksarbete
till humana priser
Beställningar utföras
Begär kostnadsförslag

MÅLNING & DEKORATION

L. O. WINBERGH

Lars Målare

Brahegatan 23 - Stockholm - Tel. 62 56 15

Bengtsson & Engstrand

TAPETSERARE och DEKORATÖRER
Brommaringen 25 - Tel. 26 31 32

Vi utföra
Omstoppning och klädning av möbler och
madrasser samt allt vad yrket hör

Nytt på beställning!
Specialitet: GARDINER

★ Vi hämta och hemsända ★

F. W. LÖFVANDER

MÖBLERINGSAFFÄR

Utför alla tapetserare- och dekorationsarbeten. Reparationer verkställas omsorgsfullt. Levererar: Hela möblemanng, Soffor, Fåtöljer m. m. Tapetserare och Dekorator

SMALANDSGATAN 42
(Hörnet av Malmskillnadsgatan)
Stockholm Telefon 20 51 29

Restaurang Petissan

S:t Eriksplan 1
Telefon 30 86 23

REKOMMENDERAS

Stockholms närhet

Sollentuna Handel

Lindvägen 40 - Tureberg

★

DIVERSEHANDEL

Telefon 35 07 59

DAHLSTRÖMS LIVSMEDEL

erbjuder Eder förstklassiga varor
i stor sortering

Neglinge Torg 3
Telefon Saltsjöbaden 83 och 10 21

I MEDBORGARHUSET

HELENE LUND

finnes även en väl sorterad
CYKEL- & SPORTAFFÄR
som för allt i

Cyklar och sportartiklar

★ Välkommen till ett besök! ★

SOLLENTUNA CYKEL- & SPORTAFFÄR
Inneh. NILS NORDSTRÖM - Tel. 35 16 83

Kyrkvikens Konditori

Telefon 65 22 25

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

Vördsamt INEZ MEFERS

A L L T

Inom plåtslageri och Mekaniska arbeten
El. & gassvetsningsarbeten

G. Lindström

Centralgatan 29
Telefoner 27 10 40 - 27 30 44 HAGALUND

Turebergs

Dam- & Barnekipering

Innehavare: HANNA MEYER
Stockholmsvägen 20 - Telefon 35 03 92
Rekommenderas

Besök

CAFÉET Löttingelund

Öppet året om
Gott kaffe
Emottager sällskap på beställning
Tel. Viggbyholm 1 58

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

BYGGNADSSNICKERIER

av alla slag utföras omsorgsfullt och till
allra lägsta möjliga priser

Vidbo Snickerifabrik

Tingslunda Telefon Uppl. Åsby 11

HUGO ENGSTRÖM

HERR- och DAMSKRÄDDERI PÄLSVARUAFFÄR

Auravägen 41 - Djursholm 1
Firman etabl. 1916 Telefon 55 18 85

A. J. Lundgrens

TUNNBINDERI

Etablerad 1891
Grindstuvägen 28 - Ulvsunda
Telefon 25 67 56

RÅSTA

SMIDESVERKSTAD

ULRIKSDAL
Telefon 28 19 39

Ringens Livsmedel

Innehavare Sven Svensson

Odlivägen 6

Specerier - Charkuterier - Kött
Mjök och Bröd

VAROR HEMSÄNDAS Telefon 58 08 32

HUSREPARATIONER

Ombyggnads- och ändringsarbeten - Alla
slag av snickerier - Renovering av möbler
Isoleringar - Vedsågning utföres

ÅLSTENS SNICKERI- o. BYGGNAFIRMA

Ålstensgatan 2 - Ålsten - Telefon 25 44 88
Tel. efter kl. 6 em. 25 81 91 eller 25 37 77

Gynna FLYG:s annonsörer!

Ängelholm

Restaurang Thorslund

Populär Dansrestaurang

med

förstklassiga orkestrar

Värmeledning och sanitära
anläggningar utföras fort,
väl och billigt av

HARRY NILSSONS

Rörlednings- o. Reparationsverkst.
Ängelholm Telefon 5 25

F L Y G A R E N

trivs på

Centralkonditoriet

Storgatan 35 - Ängelholm

Gott kaffe med härligt bakverk!

Eric Agrell

ELEKTRISK
INSTALLATIONSFIRMA

Ängelholm

LILJES

FÄRGERI OCH KEMISKA TVÄTT
Storgatan 20 - Telefon 7 59 - Ängelholm

PRENUMERERA PÅ **FLYG** NORDENS STÖRSTA FLYGTIDNING



SHELL



SHELL